

ALMA MATER STUDIORUM — UNIVERSITÀ DI BOLOGNA  
SEDE DI CESENA  
FACOLTÀ DI ARCHITETTURA  
CORSO DI LAUREA SPECIALISTICA A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA

Progetto per l'area della stazione di Ravenna  
Un ponte fra il centro storico e la darsena di città

Tesi in:  
COMPOSIZIONE ARCHITETTONICA

Relatore:  
Prof. Gino Malacarne  
Correlatore:  
Prof. Matteo Agnoletto

Presentata da:  
Michele Rambelli

Sessione seconda  
Anno Accademico 2010/2011







Questo lavoro è dedicato alla mia famiglia: Mamma, Papà, Matteo, zia Edda, zio Bruno e al nonno, che nei momenti difficili mi sorrideva dal ritratto sul muro.

Le prime persone alle quali dire Grazie sono Anna e Alberto, per il tempo e la fatica concessimi senza esitazioni, in questo frangente come nel resto della vita; senza di voi tutto questo non sarebbe stato possibile.

Un grazie particolare va all'amicizia sincera di persone come Laura, Elena, Betta, Virginia e Laura C.

Grazie delle tante risate e non solo a Raggi, Falco, Testa, Attilio, Baldrati, Brio e Riky.

Grazie a Mala, Monti, Mingaz, Henrique, amici di una vita.

Grazie a Alessia e Alice.

Si ringrazia per la disponibilità l'ing. V. Cefaliello di RFI, l'arch. L. Rossi del Comune di Ravenna, l'ing. G. Gasparini dell'Università di Bologna, l'arch I. Clemente dell'Università di Bologna.

## SOMMARIO

### **Capitolo 1: Storia recente dell'area di progetto**

1.1_ Origine del Canale Corsini e della strada ferrata.....	9
1.2_ P.R.G. 1927.....	23
1.3_ P.R.G. 1937.....	27
1.4_ P.R.G. 1942 / 1946: i Piani di D. Filippone.....	31
1.5_ P.R.G. 1959 / 1962: i Piani di L. Quaroni.....	41
1.6_ P.R.G. 1973 / 1983: i Piani di M. Vittorini.....	47
1.7_ P.R.G. 1993 e P.R.U. "Darsena di Città".....	55
1.8_ Il Master plan di Boeri Studio.....	71
1.9_ P.R.G. 2003: il nuovo Piano Strutturale Comunale.....	81
1.10_ Protocollo d'Intesa.....	87
1.11_ POC Tematico – Darsena di Città.....	93
1.12_ Progetto S.I.S.Te.M.A.....	95

### **Capitolo 2: Progetti e realizzazioni correlati al progetto**

2.1_ Interventi realizzati prossimi all'area di progetto.....	101
2.2_ Interventi realizzati connessi al progetto.....	113
2.3_ Progetti approvati di futura realizzazione.....	127
2.4_ Proposta di progetto.....	137
2.5_ Progetti urbani redatti su iniziativa privata.....	141

### **Capitolo 3: Relazione di progetto .....169**

### **Bibliografia.....180**

**Allegato:** Tavole di progetto



# CAPITOLO 1

**Storia recente dell'area di progetto**



Il ravennate nel '700 e la diversione dei fiumi

### **1.1\_ Origine del Canale Corsini e della strada ferrata**

Il ruolo marittimo-portuale di Ravenna ha trovato, nel corso dei secoli, costanti ostacoli naturali. La linea di costa è estremamente mobile, ma la volontà ravennate di non perdere i contatti via mare, mantenuti fin dalla fine del 1200 mediante condotti e piccoli approdi, si manifesta con lo scavo continuo di canali di raccordo.

Nel 1276 l'esigenza di aperture commerciali dà vita al canale navigabile "Naviglio", operante fino al 1536.

Nel 1652 viene aperto un nuovo canale denominato "Panfilio", allo scopo di facilitare i collegamenti via acqua fra la città e la foce del Candiano. Il canale, dopo un percorso di quasi sette chilometri, giungeva a ridosso della città, presso le Mura di Porta Nuova. La fine del canale Panfilio e del relativo porto Candiano si deve all'attuazione del Progetto Alberoni, nel 1735: a causa delle continue inondazioni subite dalla città, divenne imprescindibile la creazione dei Fiumi Uniti tramite la diversione del fiume Montone e il suo congiungimento con il Ronco, nell'alveo appunto del canale Panfilio. Di conseguenza fu sancito l'abbandono del porto Candiano, che sorgeva circa ad un chilometro a Sud della foce dei Fiumi Uniti, per la manutenzione del quale occorreivano costose escavazioni.

Si rese così necessario individuare una nuova ubicazione per il porto di Ravenna. L'ipotesi scelta sfruttava le caratteristiche morfologiche di una zona deltizia a Nord Est della città e confidava, per tenere pulita l'imboccatura, nel naturale riempimento e svuotamento delle bassure. La "piallassa" che stava a tergo dell'imboccatura del nuovo Canale Corsini doveva funzionare da bacino di ripulsa e il porto doveva essere regolato dal flusso delle maree, così come era stato per lo scalo Augusteo di Classe, rinunciando a costose opere artificiali. Fu raccordato il porto canale con gli scoli cittadini e fu collegato l'invaso portuale con l'alveo ormai spento del Montone che doveva servire da darsena.





Pianta della città di Ravenna di V. Stanghi e G. Pozzi allegata a: A. Zuccagni Orlandini, *Atlante geografico degli Stati italiani*, Firenze, 1844

Nel 1748 furono inaugurati il nuovo porto canale e la nuova darsena nell'attuale posizione; ufficialmente chiamato canale Corsini (nome derivato dal Papa regnante Clemente XII Corsini) assunse la denominazione corrente di Candiano.<sup>1</sup>

Alla fine del Settecento l'abate Beltrami riferisce che "...la Darsena da una parte costeggia colle mura della città mediante una via, e dall'altra parte sono stati innalzati nel 1782, da diverse Famiglie e Negozianti, nove magazzini, con uniformità di disegno, d'invenzione del Nob. Sig. Cammillo Morigia".<sup>2</sup>

A parte i magazzini allineati lungo la darsena ed alcune attrezzature per il ricovero delle imbarcazioni, ancora alla fine del Settecento il porto non riusciva a decollare, veniva definito un "...portuccio spopolato, deserto e con piccolissimo numero di bastimenti più da pescagione che mercantili".<sup>3</sup>

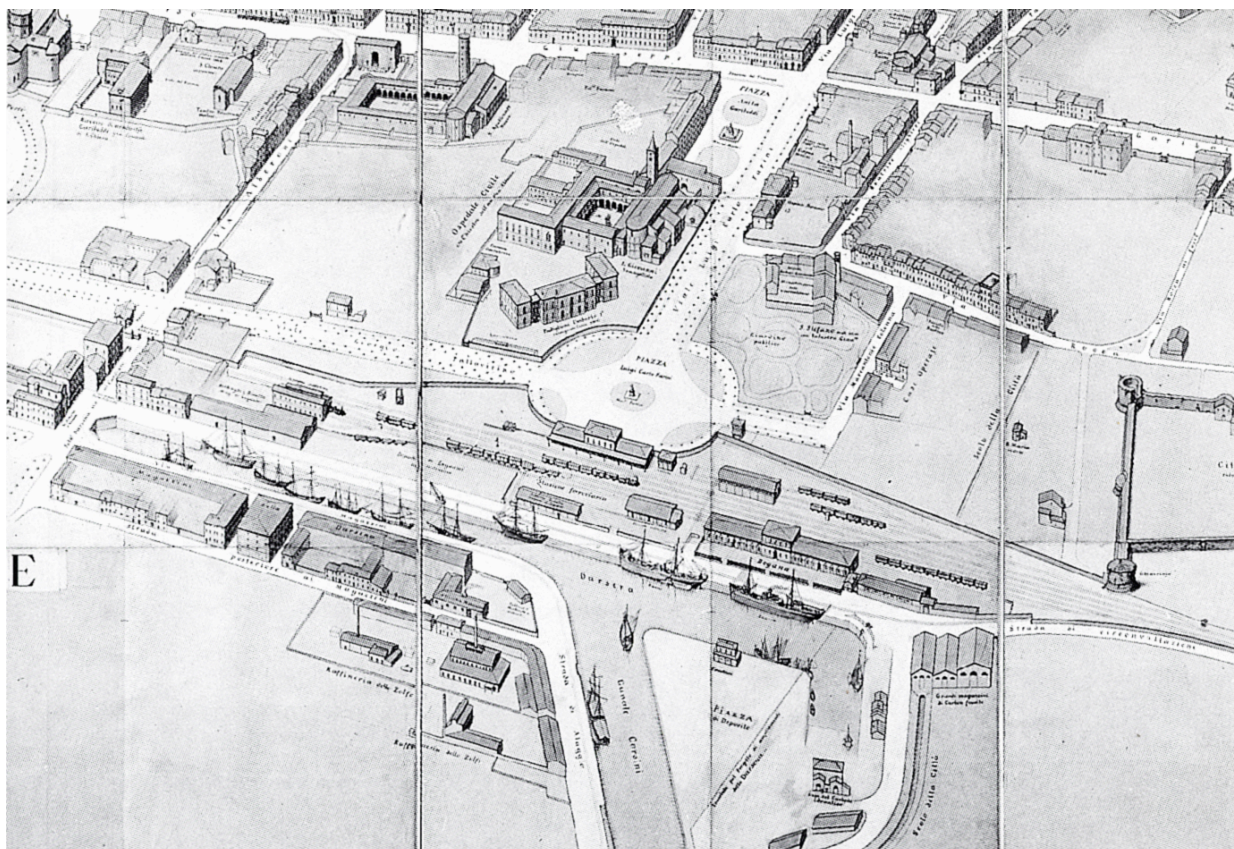
Si deve attendere il 1860 perché si manifesti la volontà precisa di uscire da una stasi economica che era durata per tutta la prima metà dell'Ottocento.

In seguito al riconoscimento ufficiale di Porto Nazionale e alla relativa possibilità di accesso a finanziamenti statali, Luigi Carlo Farini, governatore dell'Emilia, promuove lavori di escavazione del canale e di allargamento della darsena al fine di consentire l'accesso e l'attracco a naviglio mercantile di maggior tonnellaggio.<sup>4</sup>

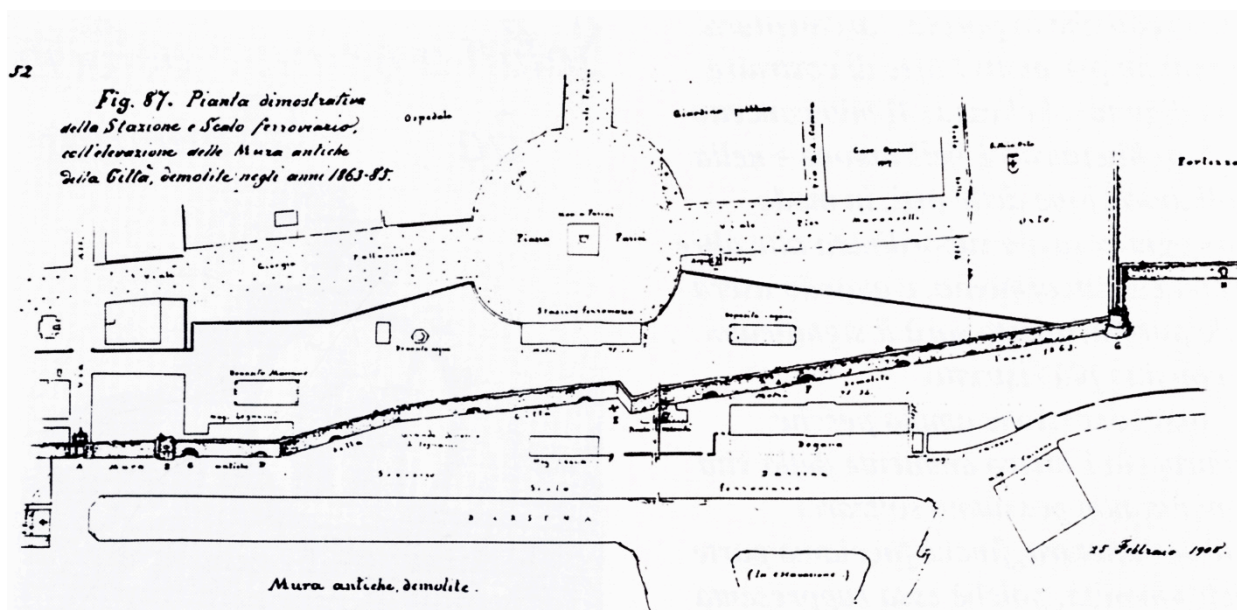
Tre anni dopo, l'avvento del primo tratto di ferrovia, che collega Ravenna con Castel Bolognese e quindi con Bologna, e la costruzione della stazione nell'area antistante la darsena, offrono alla città una nuova occasione per uscire dall'arretratezza e dall'isolamento.

Il 23 agosto 1863 inaugura la linea Castel Bolognese-Ravenna; venti anni più tardi viene aperto all'esercizio il primo tronco della linea Ferrara-Ravenna-Rimini; il 10 gennaio 1889 l'intera linea, compresa la diramazione Lavezzola-Lugo, può essere attivata; nel 1893 viene riconosciuta la necessità della costruzione della linea Faenza-Russi, richiamandosi alla prossima apertura della Faenza-Firenze (essendo questa in costruzione per





G.SAVINI. Ravenna. Elevazione panoramica da Settentrione verso Mezzogiorno. Ms, RA, 1903; particolare con la stazione ferroviaria, la Dogana e la parte terminale del Candiano.



G. SAVINI. Pianta panoramiche di Ravenna, ms. vol. V.RA. 1908 pp. 52-53

dare ai due mari, Mediterraneo e Adriatico, una più diretta e facile via di unione, sarebbe risultata inefficiente se non si fosse costruito anche il prolungamento fino a Ravenna).<sup>5</sup>

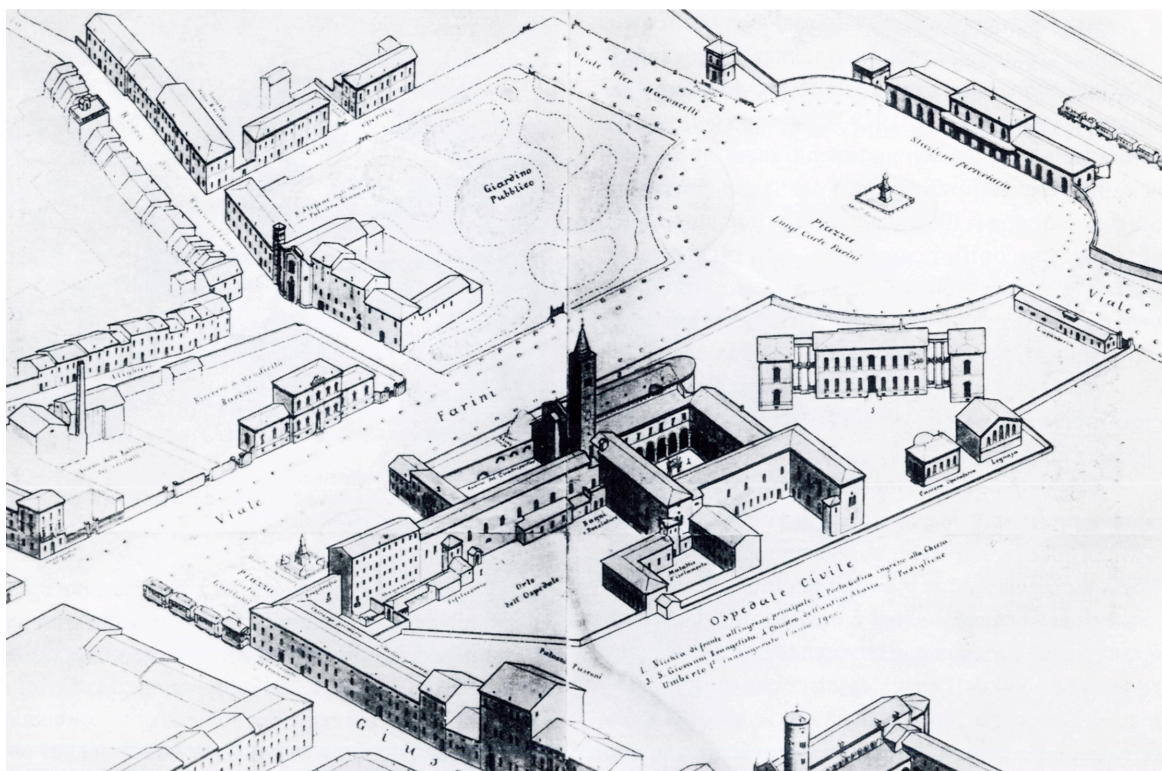
Con il 1863 ha dunque inizio un processo di trasformazione della città destinato ad incidere profondamente sull'impianto e sull'evoluzione della sua forma urbis.

Le trasformazioni urbanistiche che prendono avvio in questo periodo comportano la liberazione dei terreni per la realizzazione del fabbricato viaggiatori e del fascio dei binari che, partendo dalla stazione, si svilupperà verso Nord; immediatamente successiva sarà la creazione di una nuova strada di collegamento con il centro, consistente nel viale alberato (l'attuale v.le L.C. Farini) che dalla stazione stessa conduce alla Strada del Monte (ora via Diaz) proseguendo poi verso Piazza Maggiore (ora Piazza del Popolo). Successivamente sarà costruito anche il fascio dei binari diretti a Sud, verso Rimini.<sup>6</sup>

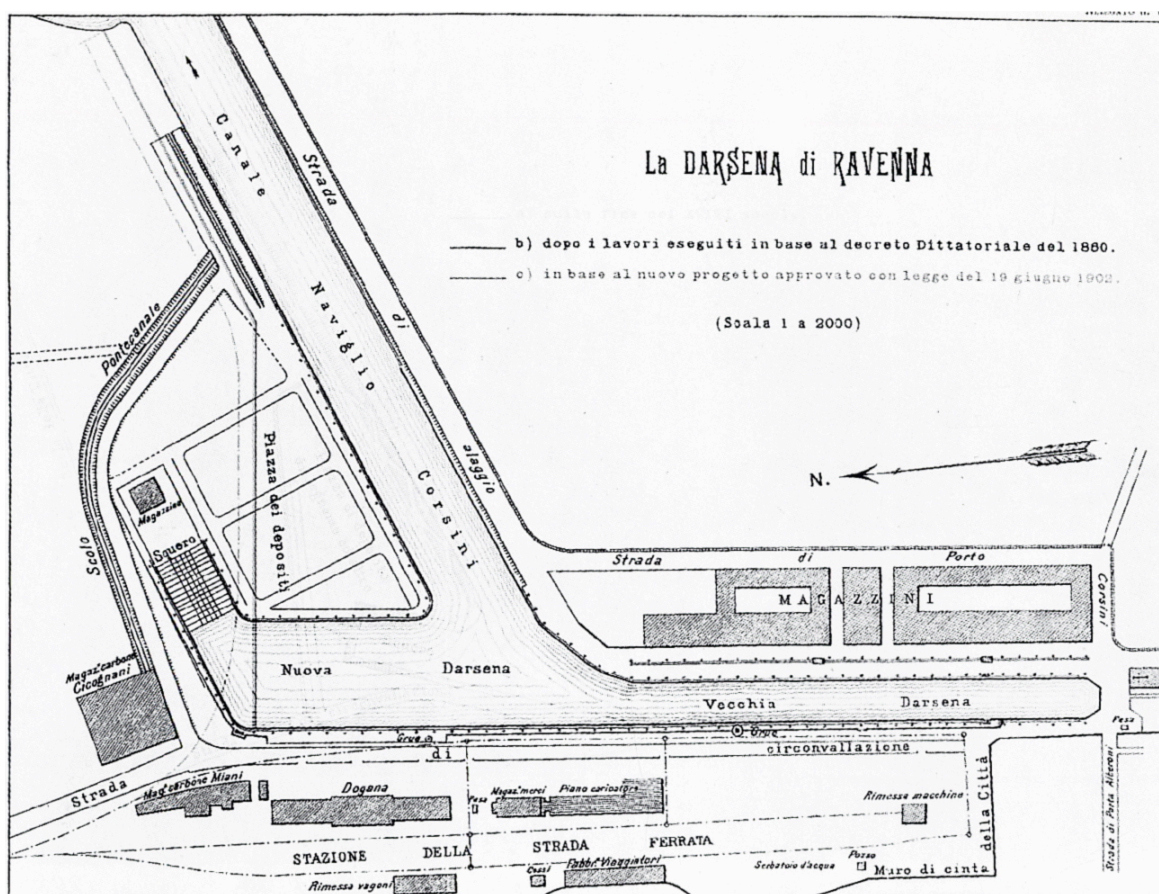
La realizzazione della strada ferrata in posizione tangente alla cinta muraria di Ravenna, rese necessaria la demolizione del tracciato orientale delle mura stesse e della chiesa di S.Simeone e Giuda; *"...nell'anno 1863 per far posto alla stazione e scalo ferroviario fu demolito un lungo tratto di muro antico della città di m.535.88, il qual numero era compreso, dall'arco della porta detta del Palazzo che distava m.70 da Porta Alberoni, sino al Torrione detto della Ghiacciaia che ancora si vede che è posto all'angolo della Fortezza. L'anno 1885 poi, quando fu principiata la ferrovia per Rimini, fu atterrato anche il tratto di muro rimasto e la stessa Porta Alberoni".*<sup>7</sup>

Il posizionamento del tracciato ferroviario in questa area della città non è casuale, ma seguì un preciso programma di accorpamento tra la nuova infrastruttura, adibita al trasporto su ferro, e quella già esistente idroviaria, costituita dal Candiano (o Canale Corsini).<sup>8</sup>





1903: il particolare della Darsena e della stazione ferroviaria nella pianta di Ravenna disegnata da Gaetano Savini



La Darsena dopo i lavori eseguiti in base al Decreto di Luigi Carlo Farini, in U. Moretti, *Per la storia del Porto Corsini di Ravenna*, Roma, 1904

Nel 1844 la città si mostra ancora compresa all'interno del perimetro delle mura urbiche, caratterizzata da ampie zone inedificate soprattutto nella zona ad est dell'attuale via di Roma, dove vi erano ancora solo orti ed edilizia sparsa. Per questo motivo lo scavo del canale non aveva comportato modificazioni all'impianto urbano, in quanto l'idrovia, provenendo dal mare dopo un percorso di circa 11 km, giungeva a ridosso delle antiche mura, demolite successivamente a partire dal 1863; qui piegava verso Sud descrivendo un angolo di circa 110° con le mura stesse, per poi proseguire per qualche centinaio di metri fino all'altezza della Porta Alberoni.<sup>9</sup>

Non essendo messi in discussione gli indubbi vantaggi che la realizzazione della ferrovia comporta, il problema diviene quello della scelta migliore del posizionamento della stazione stessa e dei diversi tracciamenti delle linee ferrate che da questa scelta derivano.

La determinazione municipale sul posizionamento della stazione in prossimità del tratto terminale del Candiano è ben evidenziata dal Promemoria dell' Ing. Primo Comm.le Paolo E. Dalla Scala: *"...che si escluda qualunque altra località prossima o lontana da Ravenna (...) la stazione deve essere nella Darsena, onde congiungere la strada Ferrata al Canale Corsini, come venne stabilito dal Consiglio Municipale nella sua seduta del 6 febbraio 1862"*.<sup>10</sup>

Le sedi destinate per l'impianto della stazione sono due: gli Orti dei SS.Sergio e Bacco, dove attualmente sorge l'edificio, ed il cosiddetto Fondo Pasolini, situato a Sud dei Magazzini portuali del Morigia, ora parzialmente demoliti e sostituiti da alcuni edifici tra cui spiccano i due "grattacieli" che fronteggiano il tratto tombato del canale nel tracciato parallelo alle mura urbiche. Nella seduta consigliare del 10 marzo 1862 avviene l'elezione della località per la Stazione della Ferrovia negli Orti dei SS.Sergio e Bacco presso la Darsena.<sup>11</sup>

Già dal 1882, al posto degli orti si vede emergere nettamente la figura di una croce territoriale, determinata dalla confluenza della nuova Piazza Farini, antistante il corpo di fabbrica della





*Pianta dimostrativa della città di Ravenna, compilata da T. Miserocchi e A. Brandolini, inserita nella Guida di Ravenna di Corrado Ricci, Bologna, Zanichelli, 1907*

stazione, di Viale Farini e di Viale Pallavicini. Le modificazioni al paesaggio urbano possono essere considerate abbastanza contenute, poiché le aree ad Est e ad Ovest della stazione non saranno sostanzialmente edificate almeno fino agli anni Trenta del Novecento. Oltre alle nuove mura ricostruite si può notare la nuova fabbrica della Dogana, che un piazzale collega all'ampliamento della Darsena vecchia in direzione Nord, prima dell'allargamento finale che attualmente si trova in sito.<sup>12</sup>

Il fabbricato della stazione appare come un corpo centrale a due piani con copertura a padiglione, che si affaccia verso il monumento a Farini<sup>13</sup> con una pensilina; il partito architettonico è costituito da cinque grandi finestre rettangolari per piano, con cornice neoclassica. Sui lati corti sono accostati simmetricamente due corpi allungati, ad un piano solo. Una lunga pensilina collega i tre corpi edilizi nel prospetto verso la Darsena. Il fronte su Piazza Farini è incorniciato da una trama di lesene che suddividono la facciata in cinque campate; sopra quella centrale sarà successivamente costruita una cartella muraria dove risalta un orologio.<sup>14</sup>

Sulle decisioni prese nel 1862 riguardo il posizionamento della stazione, la città avrà occasione di tornare a discutere, dimostrando qualche perplessità sulla loro validità; il luogo deputato per le nuove proposte saranno i piani regolatori comunali che le varie amministrazioni inizieranno ad elaborare.





1905: escavazione dei canali animatori della bocca di Porto Corsini  
(Biblioteca Comunale di Forlì, Fondo Piancastelli)

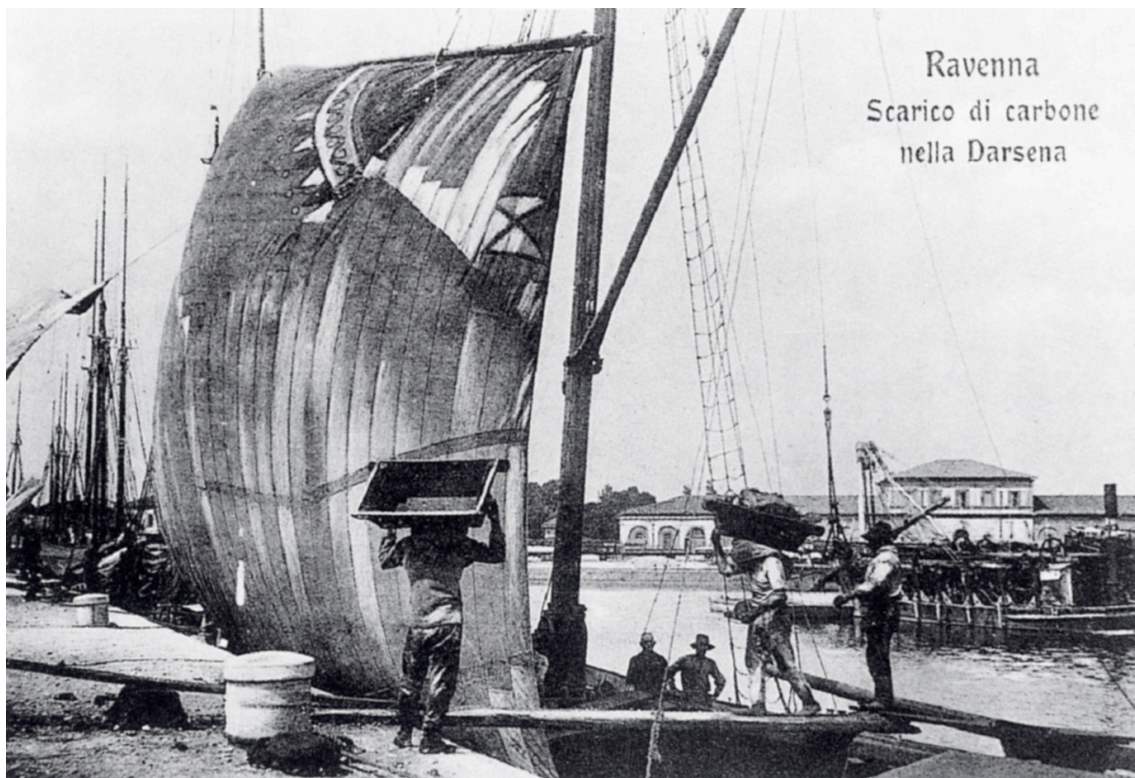


1910: un'altra veduta della Vecchia Darsena. A sinistra il vaporino Trieste che svolgeva il servizio di trasporto dei bagnanti a Porto Corsini.





Il piazzale della Stazione nel 1920, con la "Birreria" di Carlo Dirani (in primo piano a destra), ed il monumento a Luigi Carlo Farini (in secondo piano a sinistra).



1908: scarico del carbone con la "matra" di legno poggiata sul capo e sulla schiena dei facchini protetta con un sacco e paglia.



## Ravenna - Panorama col Naviglio Corsini

3 Maggio 1916. Tre idrovolanti austriaci di avanguardia che si avanzano sulla Città (Istantanea)



1916: idrovolanti austriaci in avanscoperta sorvolano la città il 3 maggio 1916



Foto aerea dell'aviazione austriaca, prima guerra mondiale.

A destra in alto la darsena e la stazione con l'ospedale ed altri servizi sanitari di emergenza chiaramente evidenziati.

1) Le informazioni fino a qui riportate fanno riferimento a <http://www.comune.ra.it/Aree-Tematiche/Ambiente-Territorio-e-Mobilita/Urbanistica/Progettazione-Urbanistica/Darsena-di-Citta/Cenni-Storici>

2) F. Beltrami, *Il forestiere instruito delle cose notabili della città di Ravenna*, Ravenna, Antonio Roveri, 1783, pag 20 in A. Aymonino, C. Baldisserri, C. Cavalcoli, G. D'Antonio, L. Sarti, *Due progetti per la Ravenna del duemila*, Pescara, Umberto Sala Editore, 1994, pag. 11

3) C. Giovannini e G. Ricci, *Le città nella storia d'Italia: Ravenna*, Bari, Laterza, 1985 in A. Aymonino ... op. cit. pag 14

4) A. Aymonino, C. Baldisserri, C. Cavalcoli, G. D'Antonio, L. Sarti, *Due progetti per la Ravenna del duemila*, Pescara, Umberto Sala Editore, 1994, pag. 14

5) P. Bolzani, *Eros e pòlemos tra città e stazione*, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n. 3, pag. 25, 26

6) P. Bolzani, op. cit, pag. 26

7) G. Savini, *Piante panoramiche di Ravenna*, vol V Ra, 1908, Biblioteca Classense di Ravenna, pag 52 in P. Bolzani, op. cit. pag. 26

8) *Tappe della storia urbana di Ravenna negli ultimi 130 anni*, Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1993, n. 3-4, pag 3 in P. Bolzani, op. cit. pag. 27

9) P. Bolzani, op. cit. pag 27

10) A.S.C.Ra, *Atti Consiglieri 1862*, Tit II, Rub 13 (*Indice cronologico delle deliberazioni del pubblico Consiglio di Ravenna dell'anno 1862: Strada ferrata di Ravenna*) in P. Bolzani, op. cit. pag. 28

11) P. Bolzani, op. cit. pag. 28

12) P. Bolzani, op. cit. pag. 28, 29

13) Il monumento a L. Carlo. Farini venne collocato nella piazza nel 1878 e fu distrutto da un bombardamento il 4 settembre 1944.

14) P. Bolzani, op. cit. pag. 29





Pianta di Ravenna nel 1935

## 1.2\_ P.R.G. 1927

Nei primi anni del Novecento, lo scalo ravennate può contare su una discreta movimentazione di merci (300.000 tonnellate/anno), legate prevalentemente all'indotto agricolo. Successivamente sorgono nei pressi della darsena le prime attività industriali: due opifici cerealicoli, una raffineria di zolfo, lo iutificio Montecatini, il cantiere navale, una vetreria. L'area della darsena diventa la prima area proto-industriale di Ravenna.<sup>1</sup>

Anche in virtù di questa crescita economica, il Piano Regolatore Generale del 1927, prevede lo spostamento della stazione ottocentesca a Nord, in asse con via Sant'Alberto, poco oltre l'attuale torre piezometrica: *"Si pensa che per le necessità dello sviluppo commerciale del porto, l'attuale stazione debba in un tempo più o meno lontano, essere trasportata altrove, specialmente pel servizio viaggiatori. Sentiti in proposito gli Uffici preposti al movimento ferroviario, si è ritenuto che la località da prescegliersi per la Nuova Stazione sia quella indicata nel piano fuori Porta Serrata. Da ciò la necessità di un viale che colleghi la Nuova Stazione alla città"*.<sup>2</sup>

Il Piano Regolatore del 1927 rimase sulla carta.

1) A. Aymonino, C. Baldisserri, C. Cavalcoli, G. D'Antonio, L. Sarti, *Due progetti per la Ravenna del duemila*, Pescara, Umberto Sala Editore, 1994, pag. 17

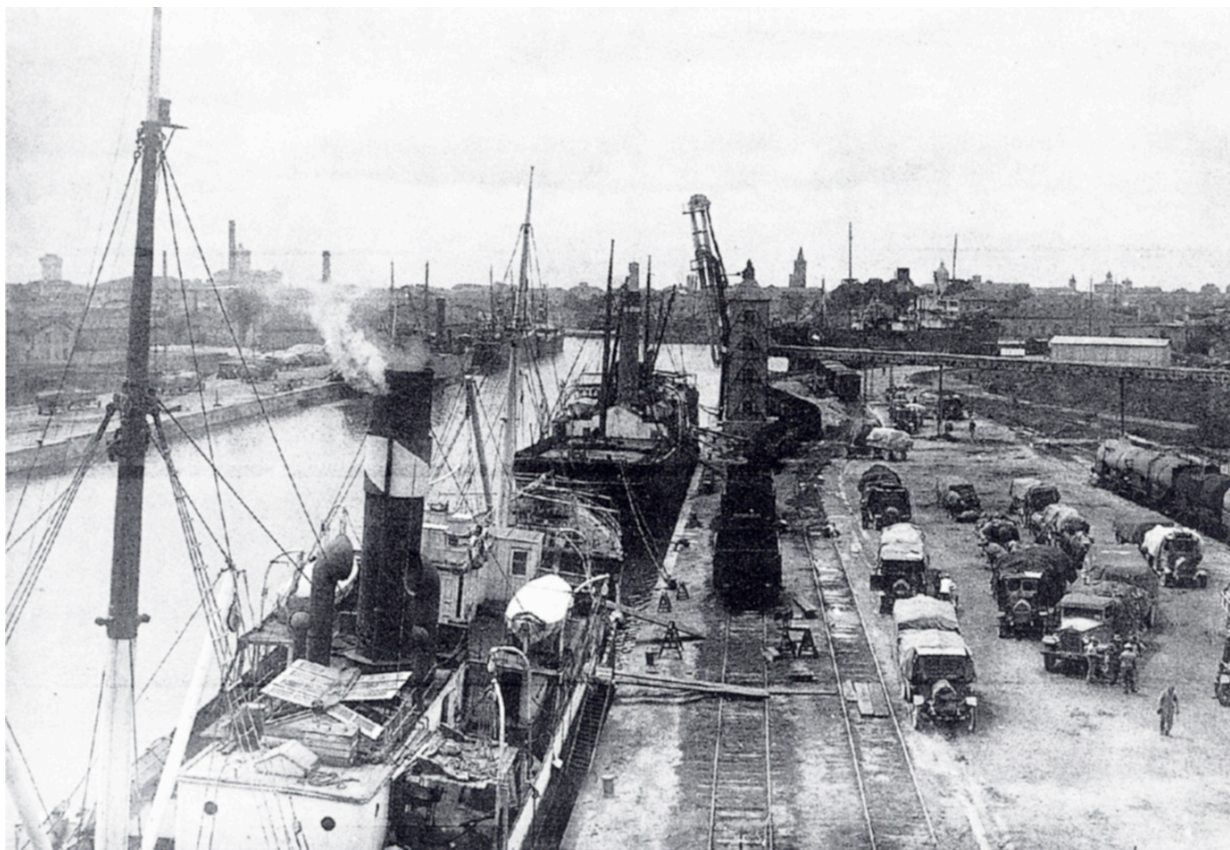
2) Comune di Ravenna, *Relazione dell'Ufficio Tecnico*, Dic 1928, pag 15 punto n.11, in P. Bolzani, *Eros e pòlemos tra città e stazione*, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n. 3, pag. 30



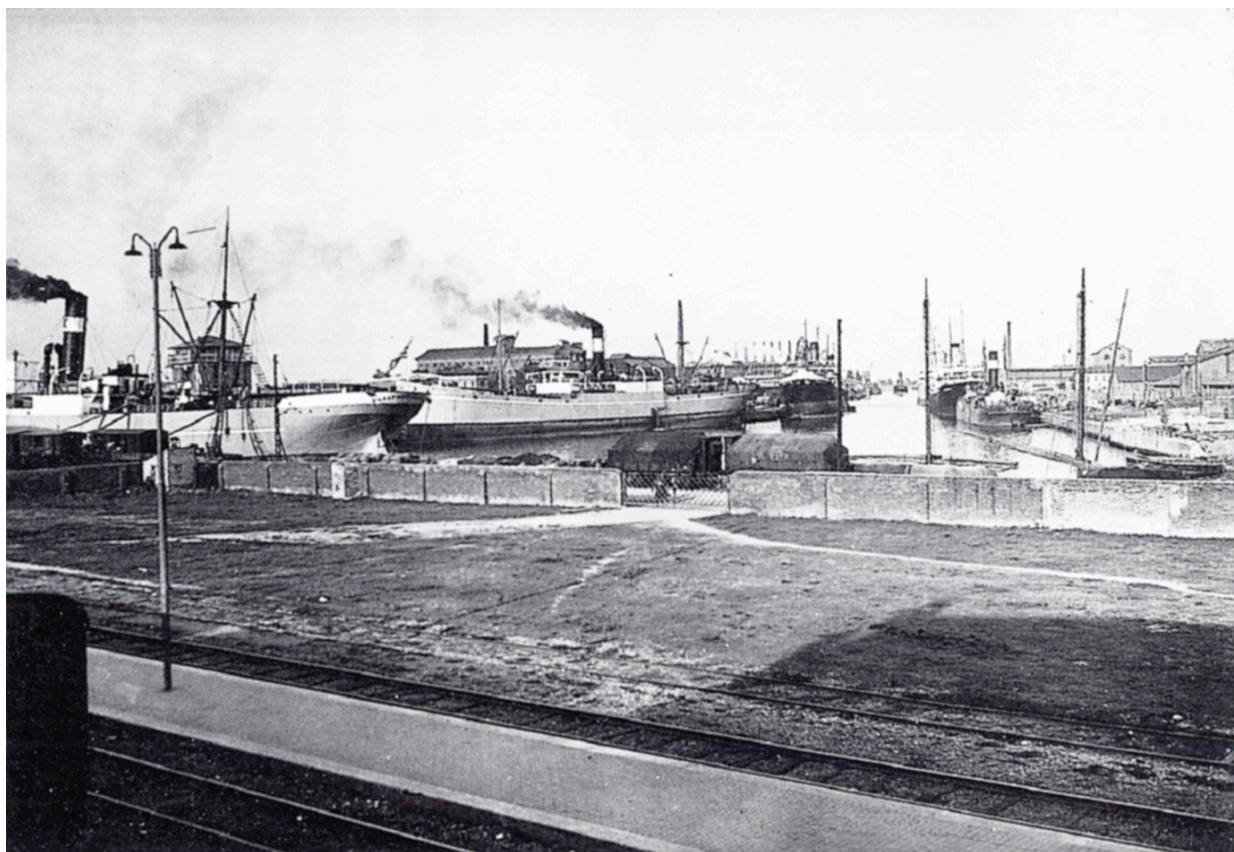


PRG del 1927: in evidenza la proposta di posizionamento della Stazione ferroviaria a Nord della Città, nei pressi della torre dell'aquedotto.





1923-25: la Darsena tra le due guerre. Sullo sfondo il profilo della città con in campanili di S. Apollinare Nuovo e S. Giovanni Evangelista.



1930: la Darsena vista dalla calata Ovest.





PRG del 1937: in evidenza la proposta di posizionamento della Stazione ferroviaria a Sud-Ovest della Città, sul proseguimento dell'attuale via De Gasperi.

### 1.3\_ P.R.G. 1937

Nella successiva proposta di Piano del 1937, la posizione della stazione ferroviaria è nuovamente considerata inopportuna e se ne propone lo spostamento fuori da Port'Aurea, nell'area destinata dieci anni prima all'ospedale civile. Nell'occasione si progetta una nuova trama viaria di circonvallazione a Sud-Ovest, in cui predomina un ampio asse stradale a grande traffico: *"...un rettilifo lungo tre chilometri e seicento metri tangente il centro storico congiungeva via Faentina con via Cesarea sulla quale veniva dirottato tutto il traffico di attraversamento"*.<sup>1</sup>

La stazione veniva posizionata in maniera arretrata rispetto alla strada, spostandola ulteriormente verso Sud-Ovest, e ne si sottolineava il ruolo di elemento cardine del nuovo impianto urbano mettendola in collegamento rettilineo con Piazza del Littorio attraverso via dell'Impero (ora via De Gasperi), che incrociava quasi ortogonalmente il nuovo grande viale alberato.

I due estremi del viale erano costituiti da due rotatorie, che rappresentavano i due vertici esterni del triangolo territoriale in cui veniva inserita la città; poco oltre la rotatoria di via Cesarea e nel prolungamento di questo nuovo grande viale alberato avveniva l'innesto con un altro rettilifo generato dalla direzione di Viale Pallavicini. Il fulcro del sistema consisteva in un nuovo grande piazzale, trattato a parco urbano, che sostituiva la Stazione e si affacciava sulla nuova Darsena, per l'occasione allargata in corrispondenza della nuova area verde.<sup>2</sup>

Se ci si interroga sui motivi di questa proposta, a prescindere dai caratteristici tratti di grandeur che costituiscono una peculiarità delle scelte urbanistiche ed architettoniche del periodo, si evince come la strada ferrata sia diventata, con il trascorrere del tempo, elemento di divisione tra la città vecchia e le sue propaggini periferiche orientali e come la stazione, costituisca più che altro un impedimento ad un rapporto più diretto tra la città e la propria darsena portuale.<sup>3</sup>

La stazione ferroviaria è considerata ora uno dei grandi problemi cittadini: "...il problema della Stazione ferroviaria è un antico problema sul quale fu richiamato più volte e a più o meno lunghi intervalli, l'attenzione delle autorità e degli uffici competenti. Le premesse erano e sono le seguenti: la Stazione ferroviaria di Ravenna ha un'ubicazione infelice inquantoché forma uno sbarramento che impedisce la veduta del porto (darsena), e un ingombro all'attuazione del piano regolatore di una delle più importanti zone alla periferia. È insufficiente e, ormai, troppo misera cosa in confronto degli sviluppi del traffico e della sistemazione della città. La saletta d'ingresso, invasa da una mastodontica edicola per la vendita dei giornali, dalle cassette per la posta, da una serie di apparecchi distributori automatici, non offre la minima comodità ai viaggiatori che debbono munirsi dei biglietti di viaggio. (...) L'affluenza dei visitatori italiani e stranieri a Ravenna si fa, di anno in anno, più intensa; e la stazione ferroviaria attuale dà agli ospiti, appena arrivati, la sgredevolissima impressione di mettere piede in una città rimasta in arretrato di almeno mezzo secolo.

Questi motivi, sommariamente accennati, sono più che sufficienti per giustificare il reiterato voto cittadino, che si addivenga una buona volta a una soluzione radicale con l'abbattimento del vecchio, antiestetico, edificio non più corrispondente alle esigenze del traffico, e la costruzione di una nuova stazione ferroviaria in località più adatta.

Nella soluzione auspicata è compresa anche la deviazione dei binari per la necessità di eliminare il passaggio a livello che un centinaio di metri a sud della stazione ferroviaria attuale ostruisce la comunicazione diretta della città col mare. (...) lo scalo merci si ritiene debba restare nella posizione attuale prossima al porto".<sup>4</sup>

La drastica presa di posizione del Piano del 1937 non avrà alcun effetto operativo; il Piano stesso subirà dunque la medesima sorte di quello di dieci anni prima.

Ma mentre ad Ovest della stazione la città gettava le basi per il futuro nuovo quartiere andando progressivamente a riempire gli spazi liberi (in prevalenza orti) con attrezzature e servizi pubblici, quali il viale e il giardino antistanti la stazione, l'ospedale e l'ospizio, al di là della ferrovia, per i primi trent'anni del Novecento, non si ebbero grandi espansioni urbane. Proprio in virtù di questa sorta di separazione, il primo nucleo del sobborgo darsena nasce in maniera subordinata rispetto al centro storico ed è destinato alla popolazione meno abbiente.<sup>5</sup>

La città, che per secoli è rimasta racchiusa all'interno delle sue mura in un sistema stabile ed equilibrato, incomincia ora a sviluppare le sue periferie. Nel modello di evoluzione della città per parti gerarchicamente connotate, la zona orientale si caratterizza per una mescolanza non troppo ordinata di attività produttive/artigianali e di residenza a carattere popolare.<sup>6</sup>

A partire dagli anni Quaranta in poi si registrerà proprio in questa zona, lo sviluppo di interventi di edilizia economico popolare, come, ad esempio, il quartiere dei grandi caseggiati dell'edilizia pubblica sovvenzionata (Istituto Case Popolari, Ina Casa) a Sud della via Trieste.

1) G.Bolzani, *Trasformazioni urbanistiche e progetti architettonici a Ravenna (1921-1942)* in P. Bolzani, *Eros e pòlemos tra città e stazione*, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n. 3, pag. 30

2) P.Bolzani, op. cit. pag. 31

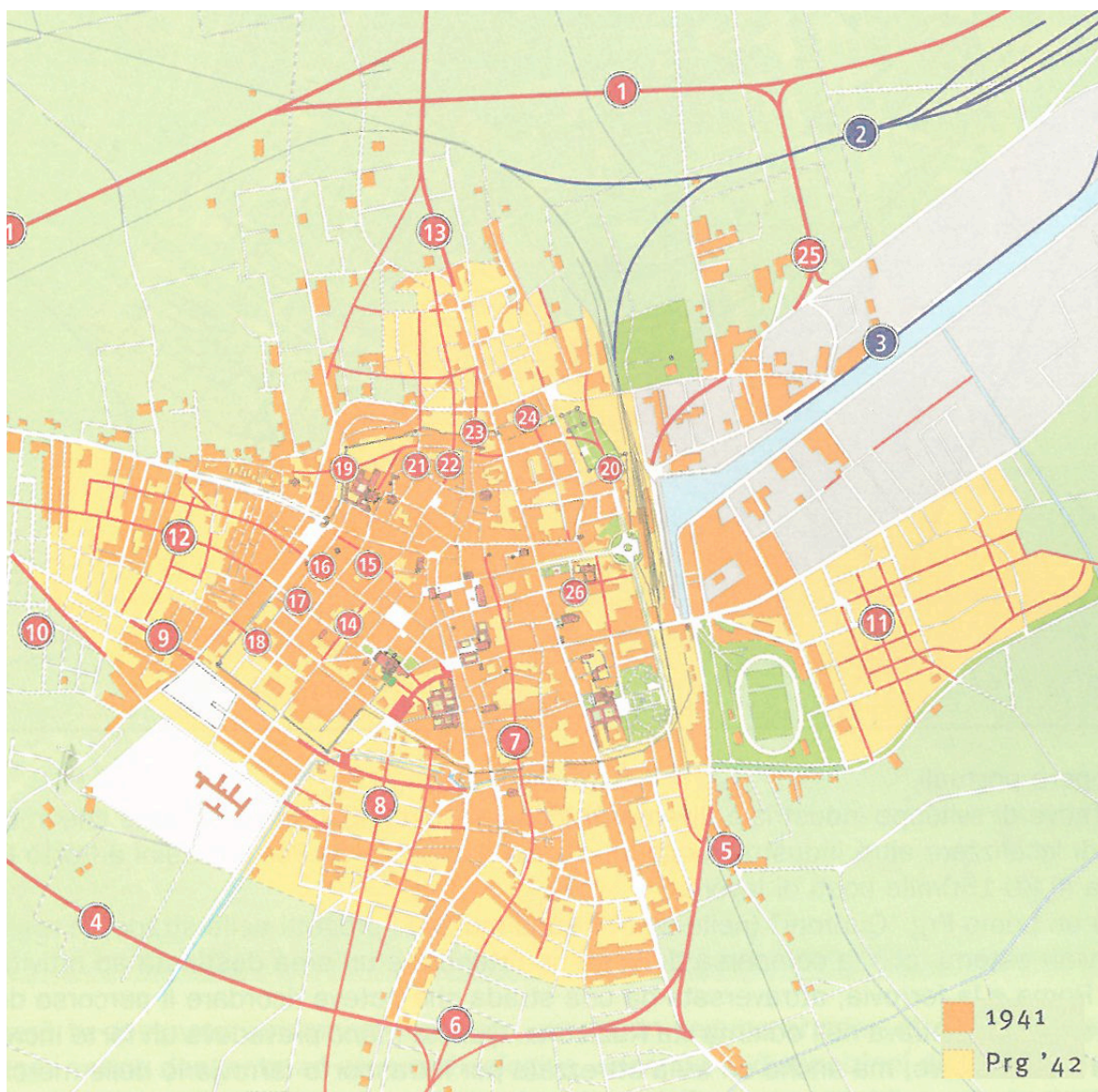
3) Ibidem

4) Estratto da un testo redatto in occasione della presentazione del nuovo Piano Regolatore, autore non pervenuto, in P.Bolzani, op. cit. pag. 31

5) A. Aymonino, C. Baldisserri, C. Cavalcoli, G. D'Antonio, L. Sarti, *Due progetti per la Ravenna del duemila*, Pescara, Umberto Sala Editore, 1994, pag. 17

6) Ibidem





Il primo piano Filippone, 1942

#### 1.4\_ P.R.G. 1942 / 1946: i Piani di D. Filippone

Nel 1942 l'amministrazione comunale incarica per la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale l'Arch. Domenico Filippone, il quale decide di impostare il Piano sul concetto di crescita della città per quartieri autonomi: i nuovi quartieri, di impianto razionalista, sono ipotizzati fuori dalla periferia urbana e hanno un disegno compiuto, con un loro centro, delle residenze e del verde, mentre il quartiere Darsena è destinato allo sviluppo dell'industria.<sup>1</sup>

Il Piano esclude qualsiasi ipotesi in favore dello spostamento della stazione: *"...se facciamo una diagnosi delle condizioni urbanistiche generali di Ravenna, esse risultano in complesso tali da non impedire una soluzione soddisfacente del problema. Infatti il nocciolo antico, chiuso come un prezioso scrigno nelle sue mura e che deve essere lasciato nella sua grande calma piena di fascino, si è già differenziato dal complesso industriale, il quale – sia pure allo stato iniziale – si è raccolto intorno al porto-canale. Elemento differenziatore è la ferrovia, la quale, una volta tanto, invece di smembrare quartieri cittadini, ha costituito un utile elemento di separazione. La posizione stessa della stazione è ottima, perché baricentrica rispetto a tutto il complesso urbanistico residenziale e industriale di Ravenna e servita da viali che rappresentano indubbiamente la più felice sistemazione urbanistica che l'Ottocento ha dato a questa città."*<sup>2</sup>

Il Piano Filippone non venne attuato a causa degli eventi bellici, ma venne ripreso nel dopoguerra per diventare Piano di ricostruzione.

Durante il tragico periodo, il porto non fu solo praticamente chiuso, ma subì enormi danni. Per mano dell'esercito tedesco il tratto di canale dal porto alla darsena fu interamente disseminato di mine, nel timore di uno sbarco nemico. L'aviazione anglo-americana, con bombardamenti a tappeto su tutta l'area della darsena, distrusse quasi completamente il sistema delle banchine,





1944-45: immagine della Darsena di città dopo le devastazioni provocate dalla guerra.

i muri di sponda ed i moli di Porto Corsini, gli edifici portuali, la stazione ferroviaria e gli stabilimenti industriali.<sup>3</sup>

Avvenuta la "Liberazione" (4 dicembre 1944), si pensò subito alla ricostruzione: in seguito ai rapidi lavori di dragaggio e bonifica dagli esplosivi, fu ripresa la navigazione sul porto-canale.

Il Piano Filippone di sistemazione degli ambiti portuali non ebbe la larga visione e la preoccupazione di ricostruire pensando ad un potenziamento della struttura del porto. La Darsena doveva essere ricostruita come nell'anteguerra, con banchinamento proporzionato ai fondali allora esistenti: 18 piedi (5,5m ca), sufficienti alle industrie che si erano insediate presso le sue sponde. Tali industrie, stabilite troppo vicine alle banchine, finirono col soffocare la Darsena, rendendo impossibile il suo ampliamento. Non si approfittò, quindi, delle possibilità offerte dalla ricostruzione.<sup>4</sup>

L'unica trasformazione rilevante fu la tombatura del braccio a piccoli fondali che si spingeva dalla Darsena verso Sud; si creò così un ampio piazzale che doveva servire come deposito temporaneo delle merci, entro appositi capannoni, e per altri servizi.<sup>5</sup>

Prima del disastroso bombardamento del 1944 la stazione era fronteggiata da una situazione in cui facevano spicco, oltre al monumento a Farini, la Casa del Balilla e la Birreria di Carlo Dirani, un chiosco in stile liberty a pianta ottagonale.<sup>6</sup>

La ricostruzione vedrà il risorgere del corpo centrale del fabbricato viaggiatori in mattoni faccia a vista e finestrate ad arco. L'edificio di edilizia appena superiore alla media, ma pur sempre decoroso, sarà progressivamente appiattito dal sorgere delle alte costruzioni realizzate verso la città e verso la Darsena a partire degli anni Sessanta.<sup>7</sup>



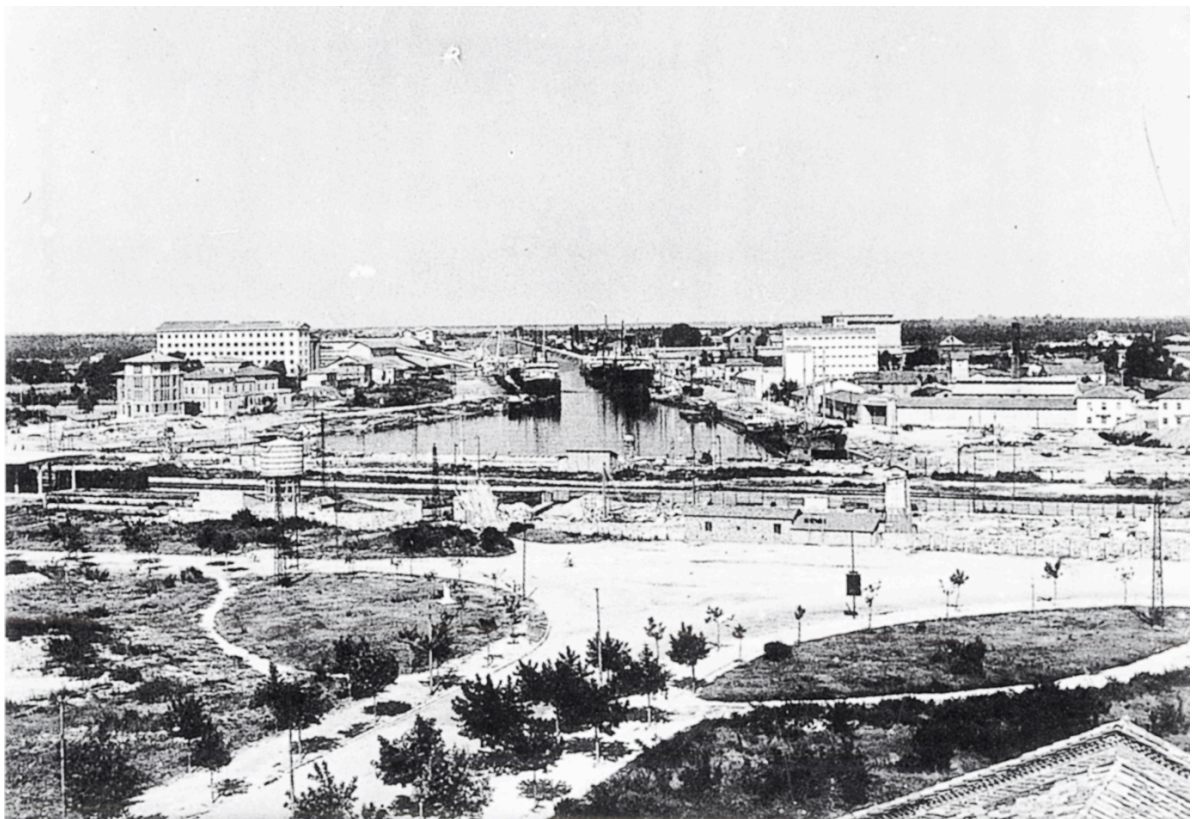


Lavori di risistemazione delle banchine alla Darsena nel dopoguerra.



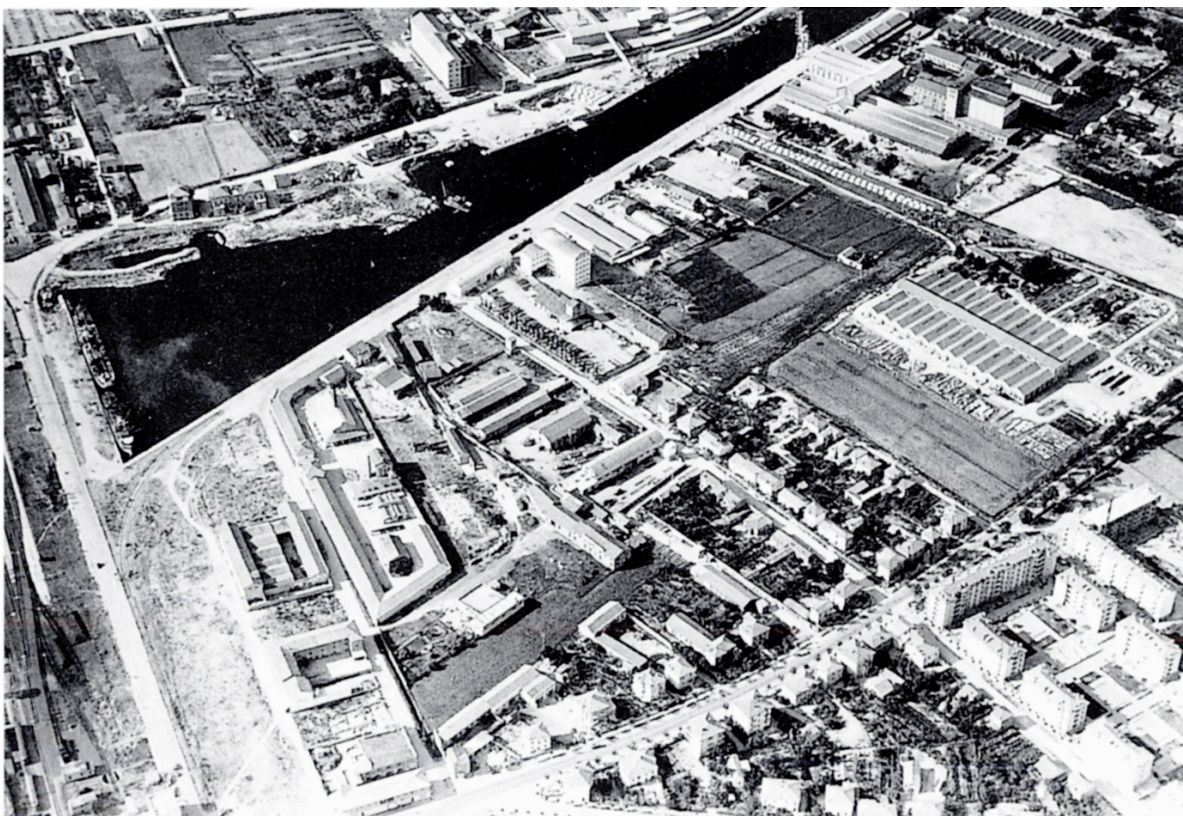


La stazione ed il monumento dopo il bombardamento dell'estate del 1944.

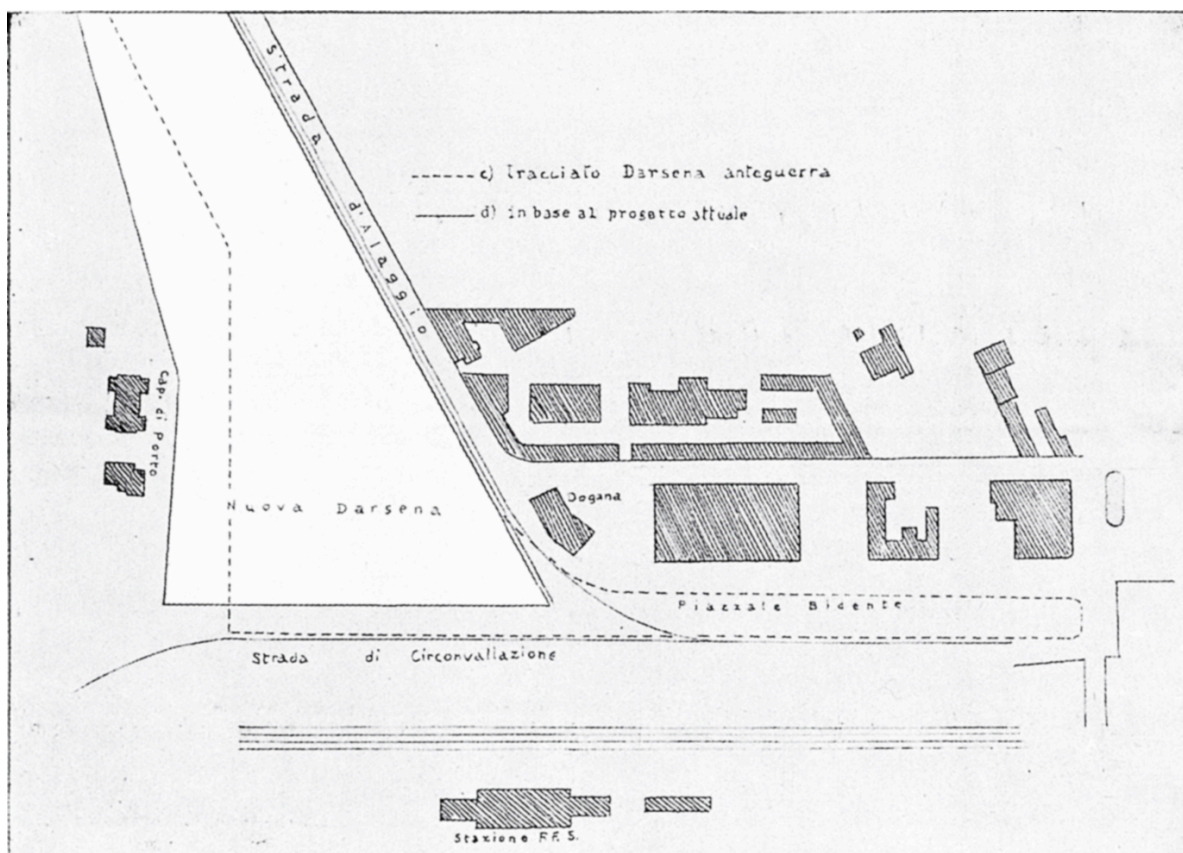


1949: Il porto e la zona industriale. Lavori in corso per l'ampliamento del bacino e per la ricostruzione della stazione ferroviaria.





1950: veduta aerea della Darsena. La vecchia Darsena è stata tombata.



Raffronto della Darsena dell'anteguerra e quella del 1954.



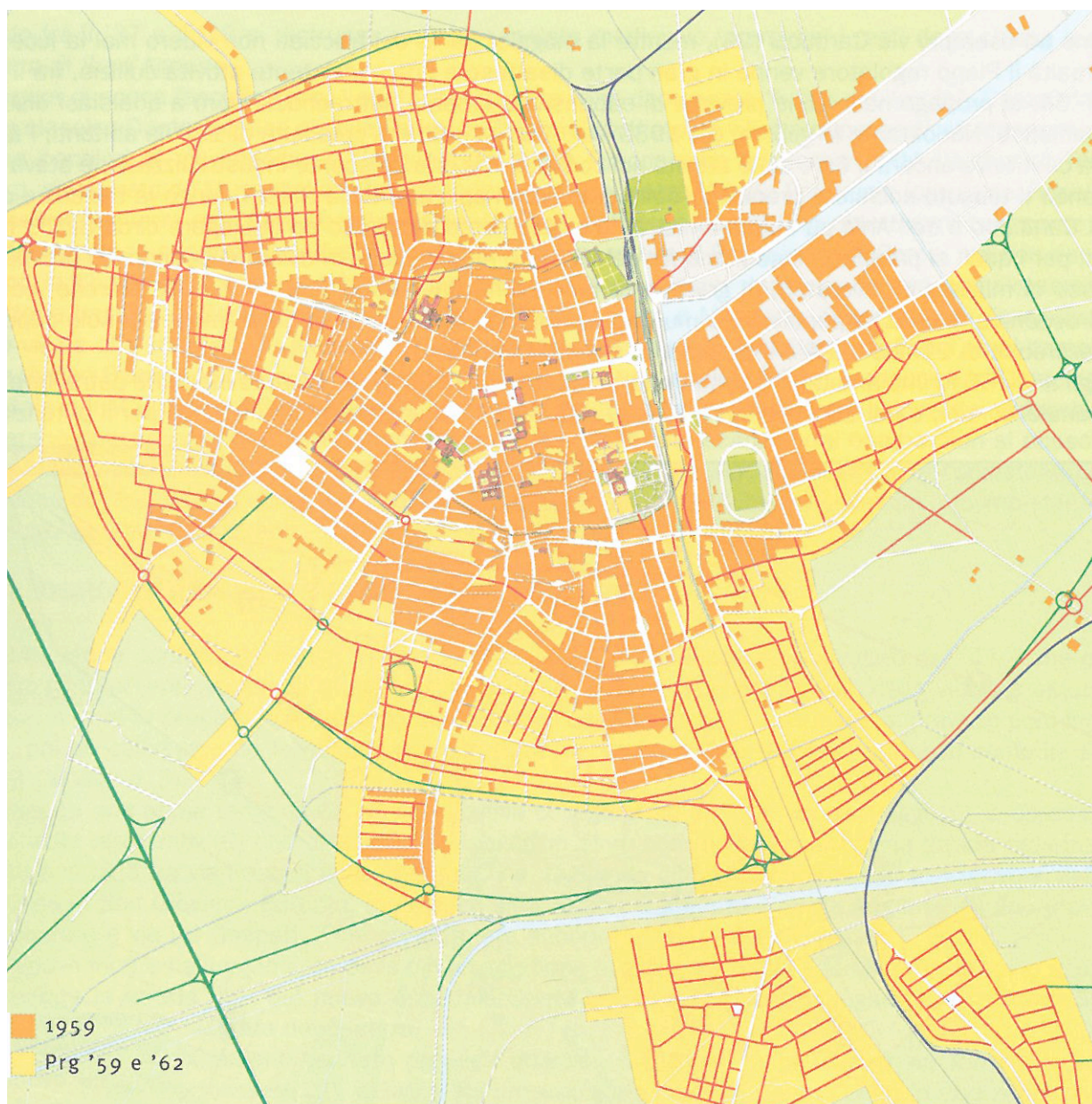


Arch. D. Filipponi, Piano parziale di ricostruzione della città, limitatamente ai Rioni adiacenti alla stazione ferroviaria ed alla zona Calcinelli, stato di fatto, 1947



- 1) A. Aymonino, C. Baldisserri, C. Cavalcoli, G. D'Antonio, L. Sarti, *Due progetti per la Ravenna del duemila*, Pescara, Umberto Sala Editore, 1994, pag. 20, 21
- 2) D. Filippone, *Relazione allo studio preliminare del Piano Regolatore di Ravenna*, Ravenna, Dattiloscritto, 1942, pp. 2-3, in P. Bolzani, *Eros e pòlemos tra città e stazione*, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n. 3, pag. 32
- 3) G. Ferilli, *Il Porto di Ravenna, dalla ricostruzione ai giorni nostri*, Ravenna, Longo Editore snc, 1999, pag. 29
- 4) G. Ferilli, op. cit. pag. 32
- 5) Ibidem
- 6) Si veda a riguardo l'immagine del capitolo 1.1 a pag 19
- 7) P. Bolzani, *Eros e pòlemos tra città e stazione*, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n. 3, pag. 29





I Piani Quaroni, 1959, 1962

### 1.5\_ P.R.G. 1959 / 1962: i Piani di L. Quaroni

Il salto quantitativo e qualitativo nell'evoluzione dell'economia ravennate avviene negli anni Cinquanta, in seguito all'impulso generato dalla scoperta dei giacimenti metaniferi e dai conseguenti grandi insediamenti industriali petrolchimici.

L'amministrazione comunale decise di governare questo periodo di forte sviluppo incaricando Ludovico Quaroni di redigere il Piano Regolatore della città; venne adottato nel giugno del 1962, dopo che il primo elaborato del 1959 non poté essere approvato a causa dello scioglimento del consiglio comunale.

Il mito della "Grande Ravenna", riflesso delle nuove occasioni di crescita industriale e del "Miracolo Economico" italiano, condiziona in maniera decisiva tutte le scelte di Piano, in particolare tutta la questione del dimensionamento: grandi estensioni per l'edilizia residenziale e turistica, vastissime aree a destinazione industriale.<sup>1</sup>

Per quanto riguarda la stazione, nessuno dei due piani prevede alcuno spostamento; si considera però un ostacolo ingombrante il fascio ferroviario che, dividendo in due la città, rende difficoltoso quel *"...collegamento che già oggi si palesa indispensabile per l'interdipendenza fra le funzioni direzionali-residenziali dell'una parte e quelle economiche-rasidenziali dell'altra"*.<sup>2</sup>

Pur considerando il sistema ferroviario alla pari del sistema dell'acqua (fiumi, canali, scoli), cioè come elemento permanente della forma urbana sulla quale ancorare gli sviluppi viari e gli ampliamenti previsti, si coglie l'occasione per sottolineare nell'organizzazione dei servizi ferroviari carenze strutturali abbastanza evidenti: *"La modestissima struttura attuale non si presenta sufficiente alle dimensioni dei traffici che comporteranno il porto e la zona industriale (...) La soluzione non può trovarsi che nella scissione dei servizi, <sup>nota 34</sup> posizionando lo scalo merci in corrispondenza di Classe ove esistono possibilità di espansione sufficienti"*.<sup>3</sup>





Lo stabilimento ANIC in piena attività.

L'esistenza di vincoli ambientali ed archeologici nella zona in questione farà però decadere ben presto la proposta del progettista.

L'intento è comunque quello di creare delle reali condizioni di *"...conservazione e valorizzazione della città storica..."*<sup>nota 10</sup> alleggerendo la pressione terziaria sul centro con un insediamento per funzioni direzionali adiacente. Le funzioni devono gradualmente susseguirsi, da quelle più operative nella zona del Candiano a quelle a maggior tasso di rappresentanza mano a mano che ci si muove verso la città, in modo tale da consentire al centro storico *"... di non declassare, ma anzi di favorirne una graduale integrazione nel nuovo più ampio complesso direzionale urbano (...) talché a questa [la città storica] verrà spontaneamente riservata quella funzione di effettivo cuore della grande città, che le è propria per la sua storia".*<sup>4</sup>

È importante evidenziare come lo schema di Piano *"... scavalca con un'edilizia intensiva la barriera che la ferrovia ha costituito nel passato, e ciò non può essere evitato, a meno di non voler accettare lo spostamento ad Est della linea ferrata di tutte le funzioni direzionali e quindi la formazione di una città bipolare, che per tanti motivi si è ritenuto pericoloso operare."*<sup>5</sup>

La "Grande Ravenna" prefigurata dal Piano Quaroni non si farà mai, anche se la zona ad Est del fascio ferroviario, caratterizzata all'inizio del secolo solo da poche fabbriche, come la Raffineria di zolfo Almagià, nel frattempo ha subito un processo di inurbamento progressivo e la nuova città si mostra effettivamente divisa in due dai binari.<sup>6</sup>

Il Piano di Quaroni è stato per la città di Ravenna il primo piano moderno, redatto in base alla Legge Urbanistica del 1942; nondimeno è stato un piano di transizione.<sup>7</sup>





Foto aerea della città nel 1970.

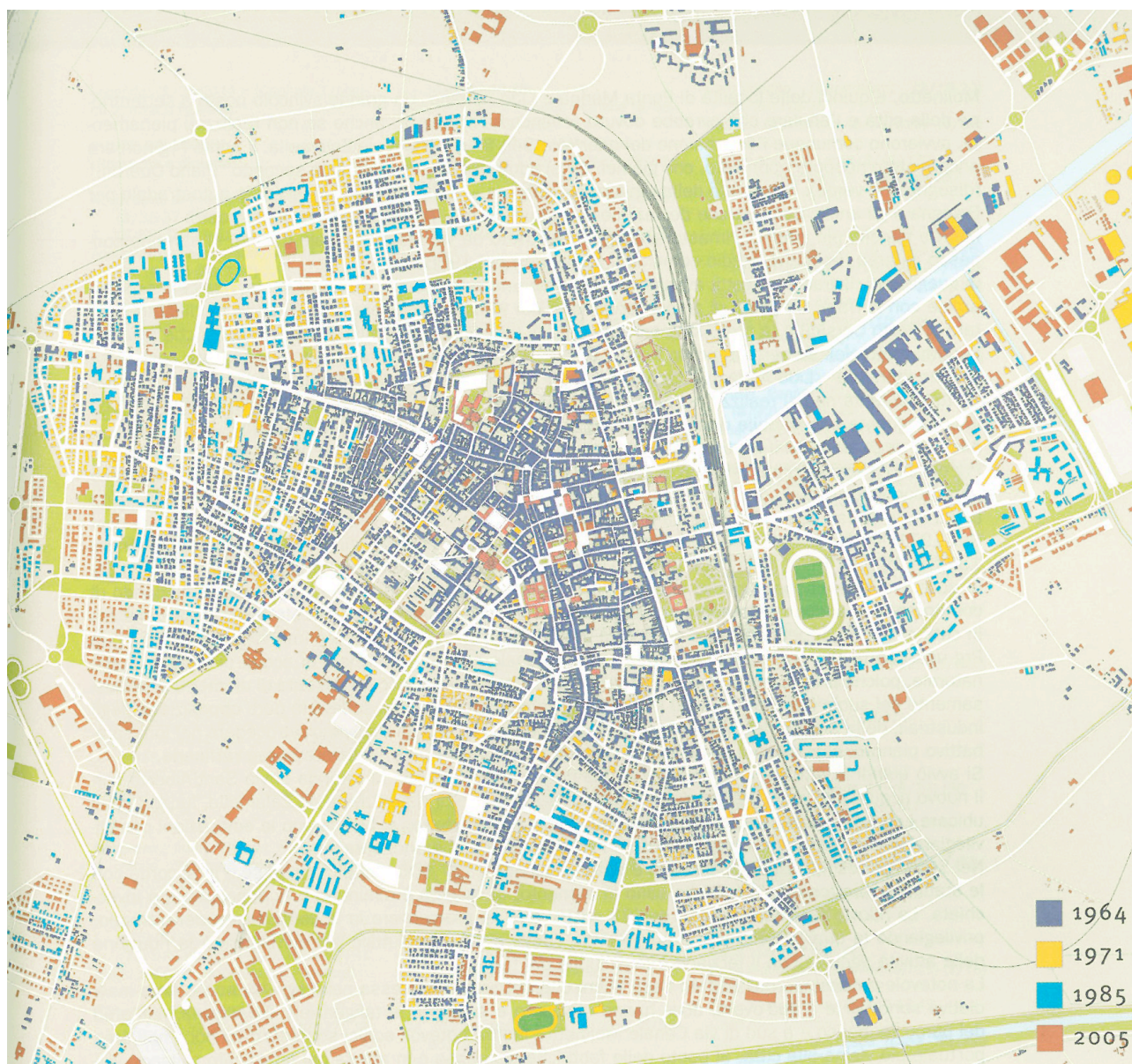




1970: panoramica della Darsena e del canal-porto fino al mare.

- 1) A. Aymonino, C. Baldisserri, C. Cavalcoli, G. D'Antonio, L. Sarti, *Due progetti per la Ravenna del duemila*, Pescara, Umberto Sala Editore, 1994, pag. 21
- 2) Comune di Ravenna, *Relazione Piano Regolatore Generale*, Ravenna, 1959, pag. 25, in P. Bolzani, *Eros e pòlemos tra città e stazione*, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n. 3, pag. 32
- 3) Comune di Ravenna, op. cit. pag. 72, in P. Bolzani, op. cit. pag. 32, 33
- 4) Comune di Ravenna, *Relazione Piano Regolatore Generale*, Ravenna, 1963, pag. 60, in A. Aymonino ... op. cit. pag. 22
- 5) Comune di Ravenna, op. cit. pag. 67, in A. Aymonino ... op. cit. pag. 22
- 6) P. Bolzani, op. cit. pag. 33
- 7) A. Aymonino ... op. cit. pag. 23





Lo sviluppo di Ravenna dagli anni sessanta al 2005

## **1.6\_ P.R.G. 1973 / 1983: i Piani di M. Vittorini**

Con la fine degli anni Sessanta, arriva anche la fine della grande illusione dello sviluppo illimitato, sancito in maniera definitiva dalla crisi petrolifera.

Si devono affrontare anche gravi problemi di squilibrio ambientale: la subsidenza causata dalle estrazioni di acqua e metano per l'industria, l'erosione delle spiagge dovuta al minor apporto di materiale lapideo dai fiumi, l'ingressione marina nelle pinete e nelle località marittime.<sup>1</sup>

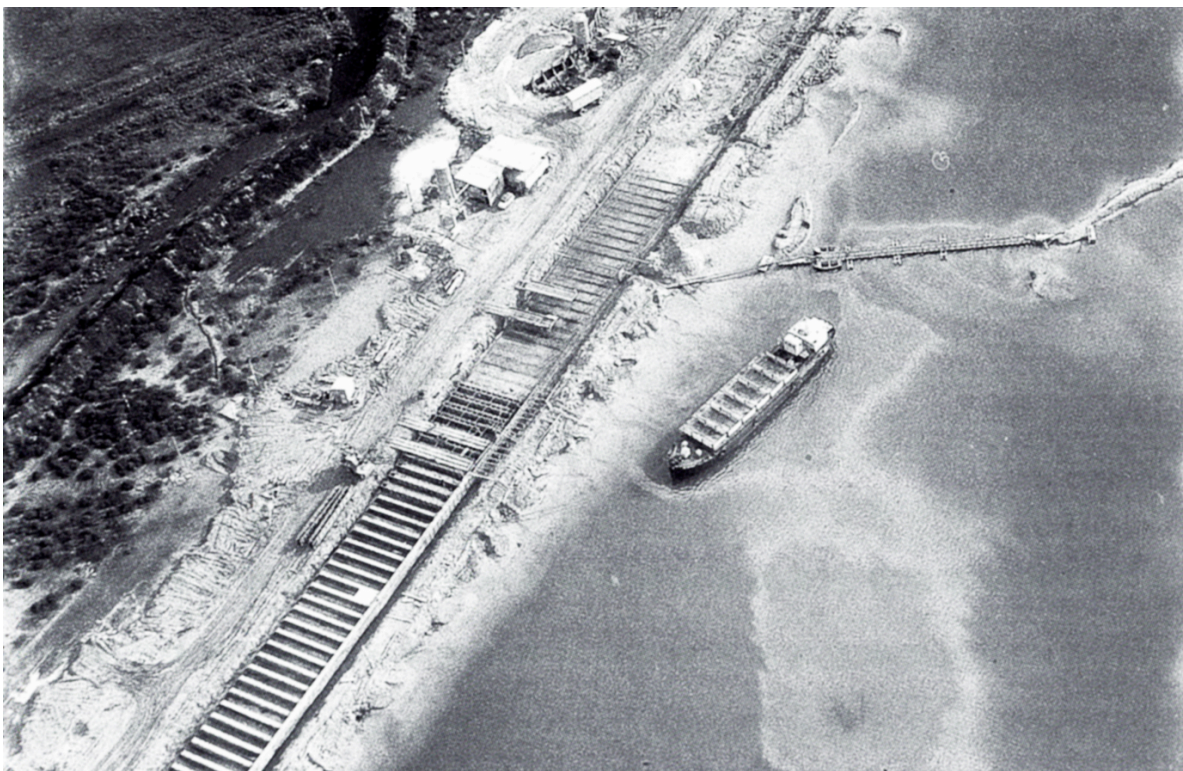
Nel 1970 l'Amministrazione Comunale decide di procedere alla formulazione di un nuovo Piano Regolatore Generale, che diventerà il P.R.G. '73, la cui redazione sarà affidata all'Ufficio di Piano (istituito il 9 dicembre 1970), sotto la coordinazione di un consulente esterno, il Prof. Ing. Marcello Vittorini.<sup>2</sup>

Quello impostato è un piano "della quantità", con tagli drastici delle aree per la residenza permanente (-600 ha), per la residenza turistica (-870 ha), per le industrie (-1600 ha) e con incrementi per aree pubbliche (+1600 ha).<sup>3</sup>

Viene promossa la tutela dei beni ambientali, del Centro Storico e del forese e vengono attuate proposte in direzione del nuovo positivo sviluppo dei traffici commerciali portuali, associato alla rapida espansione delle linee di navigazione commerciale e all'emergere di una nuova attiva schiera di imprenditori locali (Ferruzzi, Ottolenghi, Poggiali, Trombini...). Nello specifico, per il porto, si pone particolare attenzione sia a riservare la maggior parte delle aree libere per attività commerciali, sia a definire interventi strutturali miranti a favorire la navigabilità interna (ampliamenti di sezioni e approfondimento dei fondali, un porto turistico e un porto passeggeri, bacini di evoluzione).<sup>4</sup>

Nel Piano si sottolinea anche la necessità di attivare un ampliamento delle dotazioni infrastrutturali per il trasporto su ferro da destinare al solo servizio del porto, poiché *"...le ferrovie hanno fatto presente di aver bisogno, come esigenza fondamentale, (...) di aree per la formazione di convogli, una in*





1964: costruzione dei profili di banchina ad opera della società Almagià presso la Darsena S. Vitale



Veduta della rada avamportuale che include il porto peschereccio e quello turistico.

*destra e l'altra in sinistra del canale con una lunghezza di 2 km ed una larghezza minima di 400 metri, ampliabile in futuro fino a 800 metri; si tratta in totale di circa 150 ettari (...) ampliabile fino a 300 ettari".<sup>5</sup>*

Il Piano prevede inoltre di localizzare una nuova stazione nei pressi di Mezzano, la quale dovrebbe in primo luogo evitare ulteriore congestione alla stazione attuale.<sup>6</sup>

Per la zona della darsena non sono previste grosse novità: gli interventi proposti si limitano alla razionalizzazione dello stato di fatto e al riconoscimento di quanto già previsto.<sup>7</sup>

Di pari passo con la crescita dei traffici commerciali, il baricentro delle attività portuali si sposta rapidamente verso il nuovo porto commerciale San Vitale, relegando l'ultimo tratto del canale ad attività sempre più marginali.

Alcune imprese avevano già da tempo lasciato il campo (Montecatini, Almagià), altre sopravvivevano in condizioni di precarietà (SIR, Mosa, Sio). Anche le attività artigianali, che in un primo tempo avevano trovato qui condizioni favorevoli all'insediamento, trovano più convenienti sistemazioni in zone meglio attrezzate e collegate (Bassette, Fornace Zarattini).

Gli spazi che si liberano trovano sempre maggiore difficoltà a riciclarsi. Come riflesso di questo andamento e come effetto della sempre più tangibile situazione di separatezza dalla città, anche la residenza si marginalizza.

L'emergere dei primi reali problemi di traffico e i nodi irrisolti degli attraversamenti della ferrovia non fanno che accentuare la sensazione di marginalità della zona orientale della città.<sup>8</sup>

Nel secondo Piano Vittorini (P.R.G. 1983), si decide di affrontare la spinosa questione attraverso la teoria del "sistema dei luoghi centrali", nata dalla consapevolezza che, dopo il centro storico, anche le periferie dovevano e potevano essere soggette a processi di riqualificazione basati su interventi organizzatori di uno spazio spesso indifferenziato, disordinato o monofunzionale.

Si immagina quindi di "...collocare attività tradizionalmente localizzate nel Centro Storico (...) lungo un sistema di corsi e





Marcello Vittorini, tavola di sintesi del PRG '73.

Si possono vedere i due scali merci previsti in destra e in sinistra Candiano e le previsioni prevalentemente produttive attorno alla darsena con l'eccezione di attività promiscue in testata alla stessa.



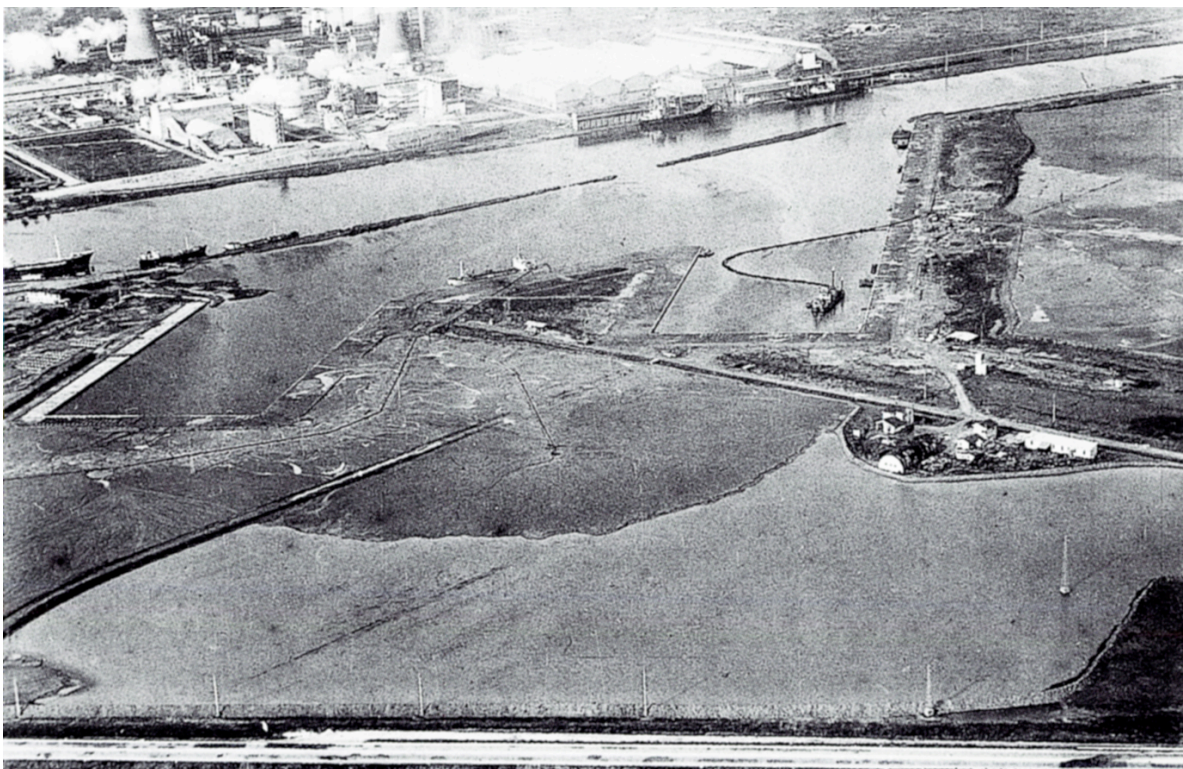
*piazze che attraversi gli insediamenti periferici e lungo il quale possano collocarsi attività commerciali, artigianato di servizio, servizi pubblici, attrezzature ricettive e residenze, ricreando luoghi di incontro, di passeggio di sosta e di svago, che caratterizzavano la città del passato".<sup>9</sup>*

In realtà, non esistono, nel Piano '83, indicazioni progettuali di sorta, se si eccettuano la perimetrazione ed i volumi massimi eseguibili. Sulle aree interessate dal tratto terminale del Canale Candiano, si conferma la destinazione d'uso in parte produttivo-commerciale ed in parte residenziale e direzionale: in carenza di progetti di dettaglio urbanistico che forniscano indicazioni chiare, l'area andrà via via degradandosi fino ai giorni nostri.<sup>10</sup>

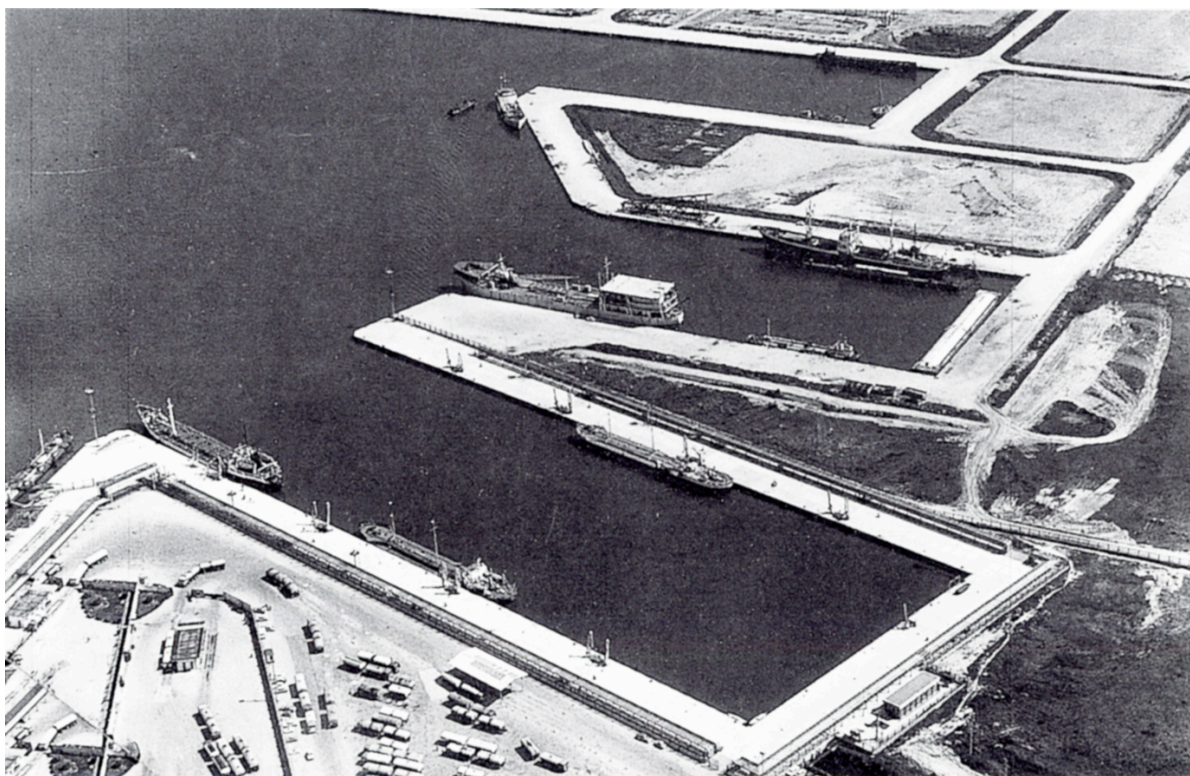
Riguardo alla rete ferroviaria, preso atto della sua assoluta inadeguatezza, si propone un raddoppio della linea adriatica (Rimini-Ravenna-Ferrara-Padova-Venezia) come alternativa alla polarizzazione di tutto il sistema ferroviario su Bologna.

Si pianifica inoltre il potenziamento dei collegamenti tra Rimini-Cervia-Cesena-Ravenna e tra Ravenna-Ruschi-Faenza-Bologna: provvedimenti tuttora rimasti insoluti.<sup>11</sup>

In questo piano il ruolo dell'attuale stazione è considerato insostituibile per il traffico passeggeri e per lo smistamento delle linee a servizio del porto e non si prevede alcuna soluzione efficace al superamento del fascio ferroviario che taglia in due la città. Si prevede però la realizzazione di uno scalo merci o di una seconda stazione in corrispondenza dell'area produttiva integrata, all'incrocio con la Classicana, zona Fornace Zarattini, anch'esso non realizzato.<sup>12</sup>



1964: le prime due darsene stanno per essere terminate. Si osservi la nuova dimensione che il canale è destinato ad assumere nella zona. Le due lingue di terra indicano la linea di sponda prima dell'inizio dei lavori.



1970: sono terminati i lavori con i quali si è creato Largo S. Vitale, un complesso di tre darsene con uno sviluppo di oltre 2500m di banchine e fondali a -9,40 m.

- 1) A. Aymonino, C. Baldisserri, C. Cavalcoli, G. D'Antonio, L. Sarti, *Due progetti per la Ravenna del duemila*, Pescara, Umberto Sala Editore, 1994, pag. 24
- 2) P. Bolzani, *Eros e pòlemos tra città e stazione*, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n. 3, pag. 33
- 3) A. Aymonino ... op. cit. pag. 24
- 4) A. Aymonino ... op. cit. pag. 24, 25
- 5) Comune di Ravenna, *Relazione Piano Regolatore Generale*, Ravenna, 1973, pag. 17, in P. Bolzani, op. cit. pag. 33
- 6) P. Bolzani, op. cit. pag. 33
- 7) A. Aymonino ... op. cit. pag. 25
- 8) Ibidem
- 9) Comune di Ravenna, *Relazione Piano Regolatore Generale*, Ravenna, 1983, pag. 172, in A. Aymonino ... op. cit. pag. 27
- 10) A. Aymonino ... op. cit. pag. 25, 27
- 11) P. Bolzani, op. cit. pag. 33
- 12) Ibidem





Giovanni Crocioni, Luciano Pontuale e Marcello Vittorini, Sintesi del PRG '93. Il "Comparto Darsena di città" ridefinito nella griglia stradale e la cintura verde attorno al centro urbano sono le operazioni urbanistiche più evidenti. Compaiono l'area per lo scalo merci ferroviario e l'interporto (a destra) e l'innesto dell'idrovia.

### **1.7\_ P.R.G. 1993 e P.R.U. "Darsena di Città"**

Sarà solo alla fine degli anni Ottanta che l'interesse di vari strati della società ravennate (forze politiche, culturali, imprenditoriali, sociali) si focalizzerà sul problema darsena: programma della Giunta Comunale 1988, iniziative di partito, di quartiere, istituzionali; concorsi di progettazione ("Porta Binaria"<sup>1</sup>); progetti universitari; progetto "Marmarica".<sup>2</sup>

Tutti in un qualche modo e da varie angolazioni si cimentano con temi ormai diventati maturi: l'area in via di dismissione, il nuovo ipotizzato ruolo della stazione, la relazione città-porto, l'intreccio inevitabile con le tematiche delle infrastrutture di collegamento.<sup>3</sup>

È in questo contesto che il 21 dicembre 1993 il Consiglio Comunale adotta il nuovo Piano Regolatore Generale, il PRG '93, la cui stesura è affidata a tre consulenti progettisti, il Prof. Ing. Giovanni Crocioni (coordinatore), il Prof. Arch. Luciano Pontuale, e il Prof. Ing. Marcello Vittorini, affiancati dallo staff dell'Ufficio di Piano e da altri collaboratori esterni.<sup>4</sup>

La discussione sul PRG avviene in una situazione difficile per Ravenna, in piena crisi del gruppo Ferruzzi, che nella città aveva mantenuto molte delle sue sedi ed attività; il PRG viene visto come la leva principale per superare questo difficile momento.

Insieme e in parallelo con il programma di riassetto del sistema infrastrutturale - a partire dalla componente ferroviaria, essenziale per lo sviluppo del porto - il P.R.G. '93 pone con forza un secondo tema strategico, che si può individuare nelle tematiche della qualità dell'ambiente urbano, dove, con il progetto di recupero della Darsena di città, e insieme con il progetto della Cintura Verde<sup>5</sup>, si è aperta una nuova e fondamentale prospettiva di politica urbanistica e di governo del territorio, a medio e lungo termine.<sup>6</sup>

Per quanto riguarda il tracciato ferroviario, il Piano prevede una doppia linea passeggeri-merci che si separa poco dopo aver oltrepassato l'alveo dei Fiumi Uniti, provenendo da Sud.





La Darsena di città in rapporto con la cintura verde.

La linea di sinistra, recante solo passeggeri, va a riprendere il tracciato che tuttora taglia la città nella direzione Sud-Nord e quindi raggiunge una nuova stazione-ponte ipotizzata sul sito di quella attuale, per poi proseguire passando accanto al vecchio scalo merci cittadino, nella cui area è in previsione un intervento di ristrutturazione urbanistica. La linea di destra invece, in veste di passante merci ferroviario, circuita ad Est della città e raccorda i due nuovi scali merci in destra e sinistra Candiano tramite un ponte mobile.<sup>7</sup>

Da segnalare i lavori di rinnovo dei locali per il pubblico e delle strutture tecniche della stazione, eseguiti nella tarda primavera del 1994 dietro progetto elaborato da un gruppo di tecnici delle F.S. (Geom. L. Ugolini, V. de Benedectis, M. Raimo, M. Scaramucci, P. Scaglione) sotto il coordinamento dell'Ing. F. Piarazzini. Il progetto nasce dalla dismissione dell'area bagagli: trovandosi a disposizione una superficie di dimensioni notevoli, la squadra di tecnici procede ad una razionalizzazione delle destinazioni d'uso, al fine di eliminare i vari spazi chiusi (atrio, sale d'attesa, ecc.) per consentire una fruizione continuativa degli ambienti.<sup>8</sup>

Il braccio operativo del P.R.G. '93 è il Programma di Riqualificazione Urbana (P.R.U.) Darsena di Città, approvato dal Consiglio Comunale il 5 dicembre 1995.

Il disegno complessivo del P.R.U. nasce da un approfondito lavoro di indagine storica del tessuto urbano ravennate, partendo dalla città in epoca romana fino alle epoche più recenti, per proporre un impianto generale strutturato su due assi viari alberati, uno in destra e l'altro in sinistra canale. Su di essi si innesta una maglia ortogonale di isolati, la cui dimensione è desunta dal tessuto storico di altri pezzi della città e va ad adattarsi all'assetto patrimoniale esistente.<sup>9</sup>

Il compito di strutturare l'intero ambito è affidato a "... grandi viali alberati (le ramble), che corrono in asse ai due insediamenti in destra e in sinistra Candiano (...): luogo centrale lineare, servito dai mezzi pubblici, con fascia mediana





*pavimentata ed alberata che potrà ospitare attività di ristorazione e piccole attività commerciali, ambulanti e qualificate (fiori, libri e giornali, bigiotteria, prodotti dell'artigianato, fiere e mostre periodiche dell'artigianato, ecc.), nonché punti attrezzati di sosta, con panchine e fontane. Gli edifici che si affacciano su tali luoghi centrali oltre a confermare rigorosamente gli allineamenti stabiliti (...), accoglieranno al pianterreno funzioni non residenziali (negozi, banche, uffici pubblici e privati, botteghe artigiane, pubblici esercizi, ecc.). Ove prescritto gli edifici suddetti saranno dotati di portico...".<sup>10</sup>*

Questa impostazione così prescrittiva, illustrata da un minuzioso planivolumetrico, viene motivata dall'esigenza di dare un carattere fortemente unitario all'intera zona, senza lasciare Piani e Progetti attuativi totalmente "...all'iniziativa dei singoli proprietari, ognuno dei quali è indotto a considerare solo la propria area e quindi a proporre episodi edilizi inevitabilmente scollegati, che condizionano il disegno complessivo di Piano, con il rischio di tornare alla decisa prevalenza dell'oggetto edilizio sul disegno complessivo della città".<sup>11</sup>

Se il cuore dell'intervento è rappresentato dal recupero ad usi urbani del Comparto Darsena di città vengono a ricomporre il corpo complessivo del P.R.U. alcuni Subprogetti di supporto, necessari a garantire le migliori condizioni di qualità interna e di integrazione esterna, per il decollo complessivo del progetto.

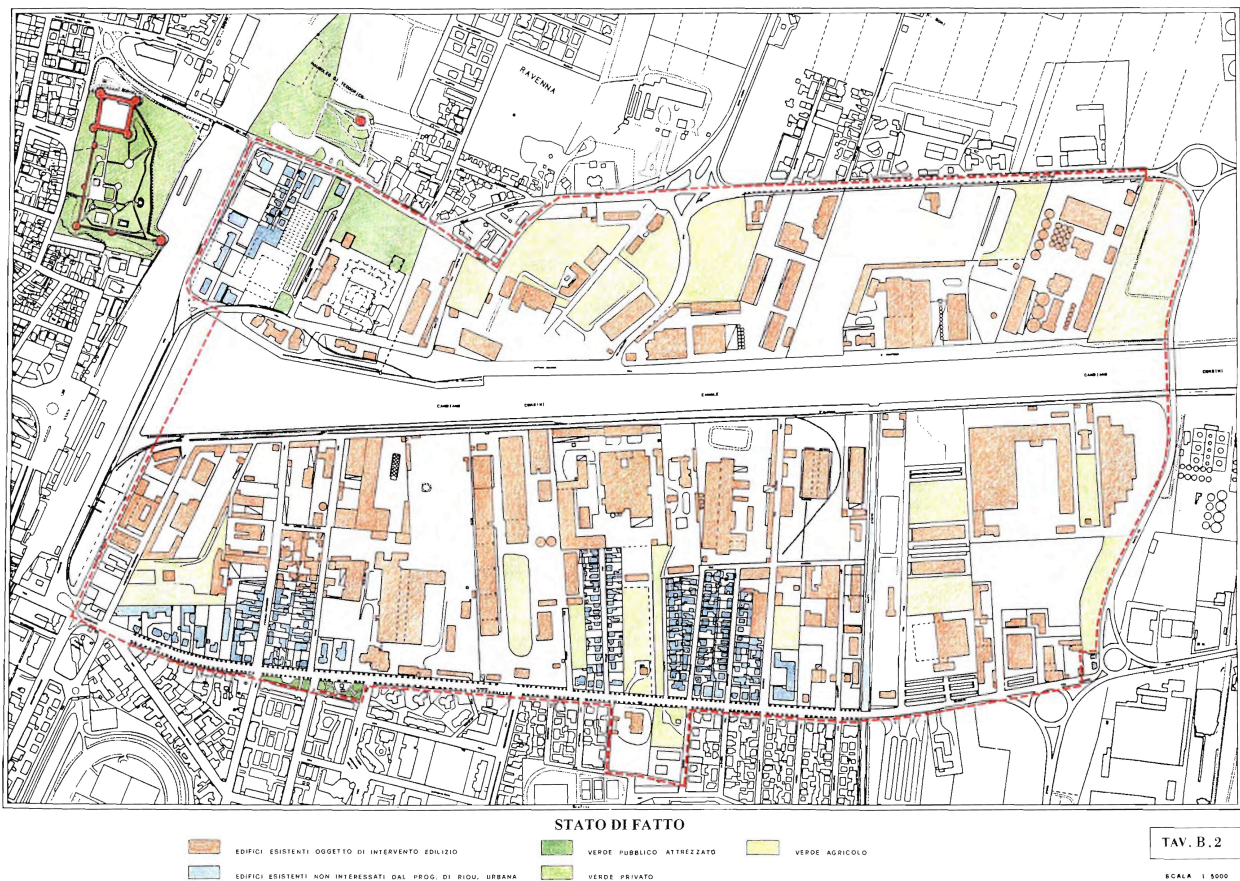
#### 1) Parco Urbano di Teodorico

*"...il primo vero e proprio parco urbano di cui Ravenna potrà concretamente disporre; esso è anche un parco aperto alla funzione turistica, in ragione del valore rilevante del Mausoleo (...). È anche un grande parco al diretto servizio del nuovo quartiere della Darsena di città".<sup>12</sup>*

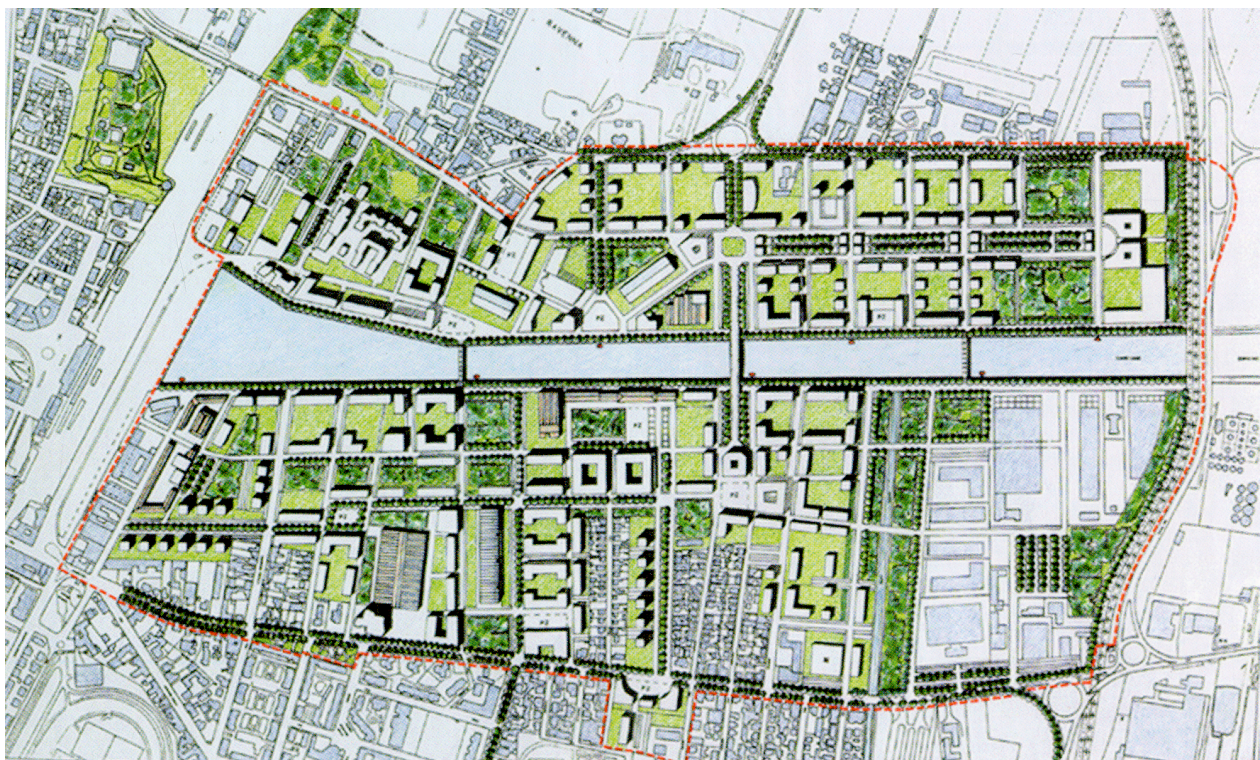
#### 2) Bonifica del Canale Candiano e dei suoli dismessi

*"...nel nuovo assetto urbano le banchine lungo il Candiano dovranno subire una profonda trasformazione nei modi d'uso, ed*





Stato di fatto



Planivolumetrico generale, novembre '95.

*essere quindi oggetto di un cambiamento radicale negli assetti e negli arredi; appare altrettanto evidente la necessità di mettere in atto tutta una serie di interventi finalizzati a riportare la qualità delle acque a livelli adeguati a garantirne una fruizione – non certo per la balneazione – per tutti i futuri necessari possibili usi di uno specchio d'acqua profondamente inserito in un tessuto di rilevante centralità urbana".<sup>13</sup>*

3) Arredo urbano e Risanamento di parti comuni dei quartieri P.E.E.P. di via Trieste

*"Questo intervento di riqualificazione (...) ha lo scopo di assicurare che, mentre decolla il nuovo quartiere urbano, venga garantita anche una più ampia e parallela riqualificazione di un intero quadrante della città. (...) si mira ad alzare la soglia di qualità di questi insediamenti che verranno integrati alla Darsena di città".<sup>14</sup>*

4) Archeologia Industriale

*"Questo Subprogetto (...) riguarda porzioni del patrimonio immobiliare, di pregio non trascurabile (testimonianza di Archeologia Industriale), collocate all'interno della Darsena di città, e che il P.R.G. '93 destina prevalentemente ad attrezzature urbane, ed in particolare a strutture universitarie e di ricerca; si tratta di interventi (...) di restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia (...). Il Subprogetto risulta di particolare rilevanza per la qualità urbana che può indurre sull'intero quartiere, quanto a dotazione di attrezzature di valore generale".<sup>15</sup>*

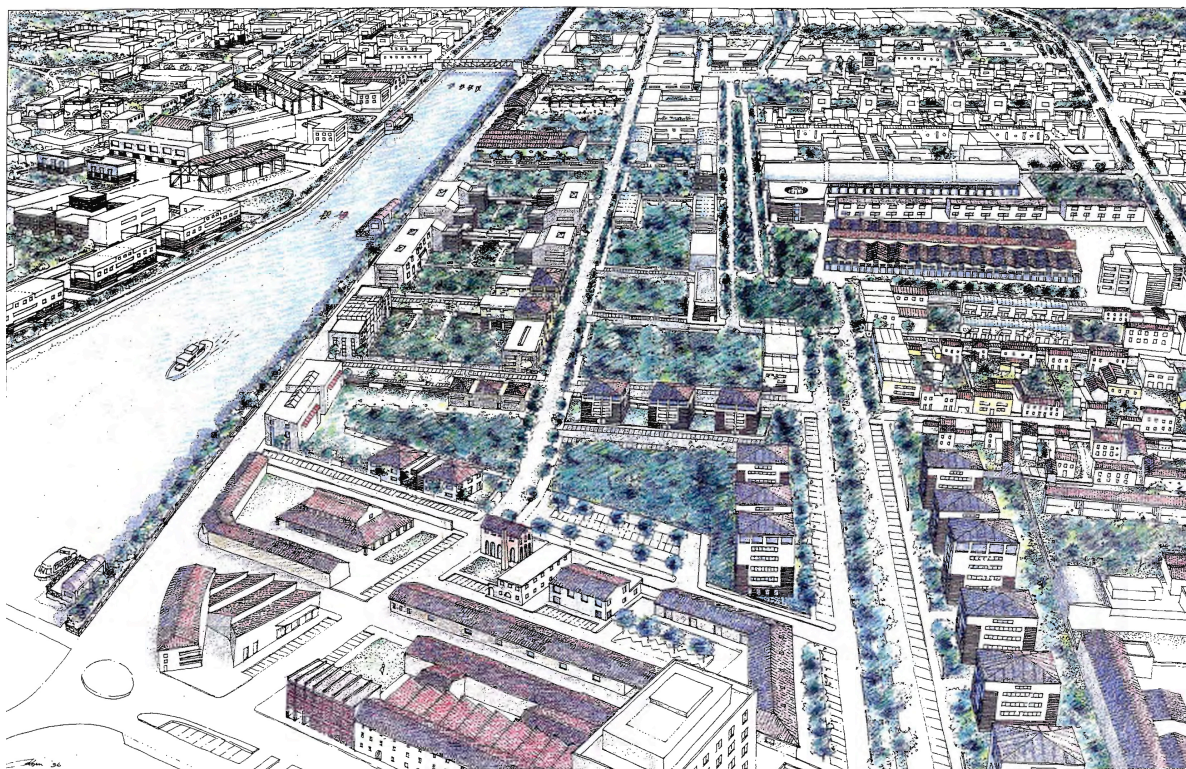
5) Riassetto leggero della Stazione Passeggeri F.S.

*"... riconferma complessiva degli attuali assetti della Stazione passeggeri, senza aprire in questa fase una partita più ampia. Gli interventi mirano essenzialmente ad accentuare sia la permeabilità degli assetti di Stazione fra Darsena e Centro Storico, sia a rendere più facilmente accessibile l'organismo di Stazione provenendo da Est. (...) Sono previsti due interventi sugli attuali sottopassi per un prolungamento ad Est di quello di stazione e per l'inserimento di una pista ciclabile nel sottopasso*





Veduta aerea della Darsena di città



Vista a volo d'uccello verso Est.

*comunale più a Sud; oltre ad una serie di altri interventi di rafforzamento verso Est delle funzioni di stazione. Sono previsti infine parcheggi pubblici di attestamento ad Est e il riassetto della via Darsena con inserimento di una pista ciclabile sul lato Est".<sup>16</sup>*

Il P.R.U. attivò il processo di riconversione dell'area.

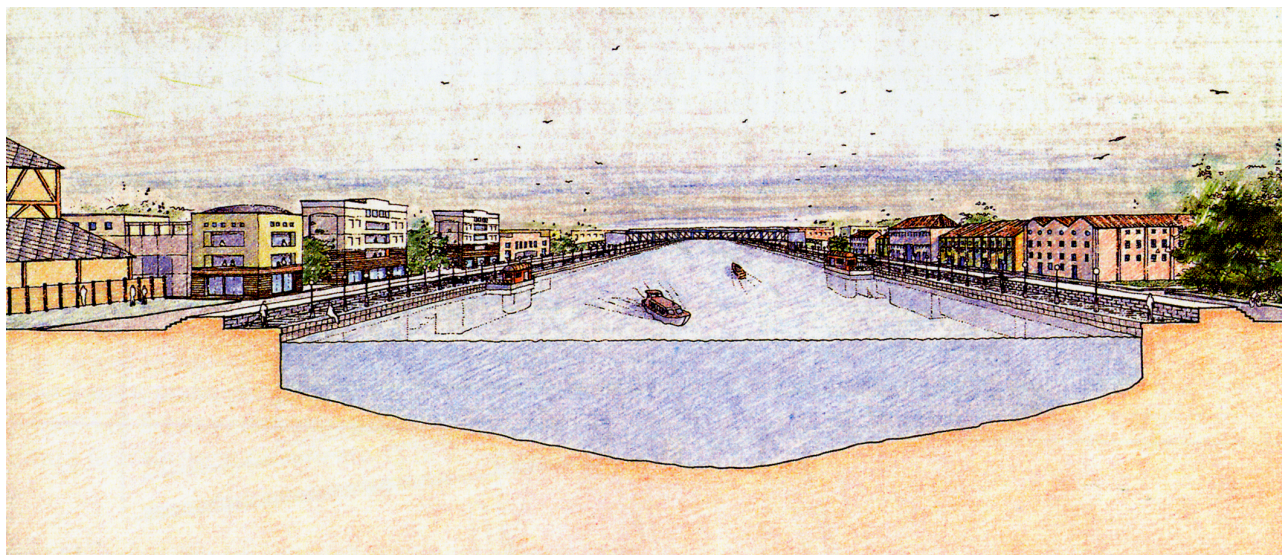
Con il successivo Programma di Recupero Urbano e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) denominato "Sistema Urbano e Sistema Portuale nella Prospettiva del Corridoio Adriatico" si proseguì negli interventi di recupero coinvolgendo un ambito più ampio, con una azione coordinata che comprese importanti opere,<sup>17</sup> come il trasferimento dello scalo merci ferroviario cittadino e la bonifica e la riconversione delle aree prima occupate dalla raffineria Sarom<sup>18</sup>, da destinarsi ad attività compatibili con il vicino ambito della Darsena di città.

Grazie a questo strumento furono reperite cospicue risorse pubbliche che consentirono di portare a termine alcuni degli obiettivi individuati: Parco di Teodorico, recupero di alcune presenze di archeologia industriale, realizzazione di nuovi alloggi di edilizia pubblica, riqualificazione del vicino quartiere di edilizia residenziale pubblica, interramento di un elettrodotto che tagliava l'intero quartiere darsena.

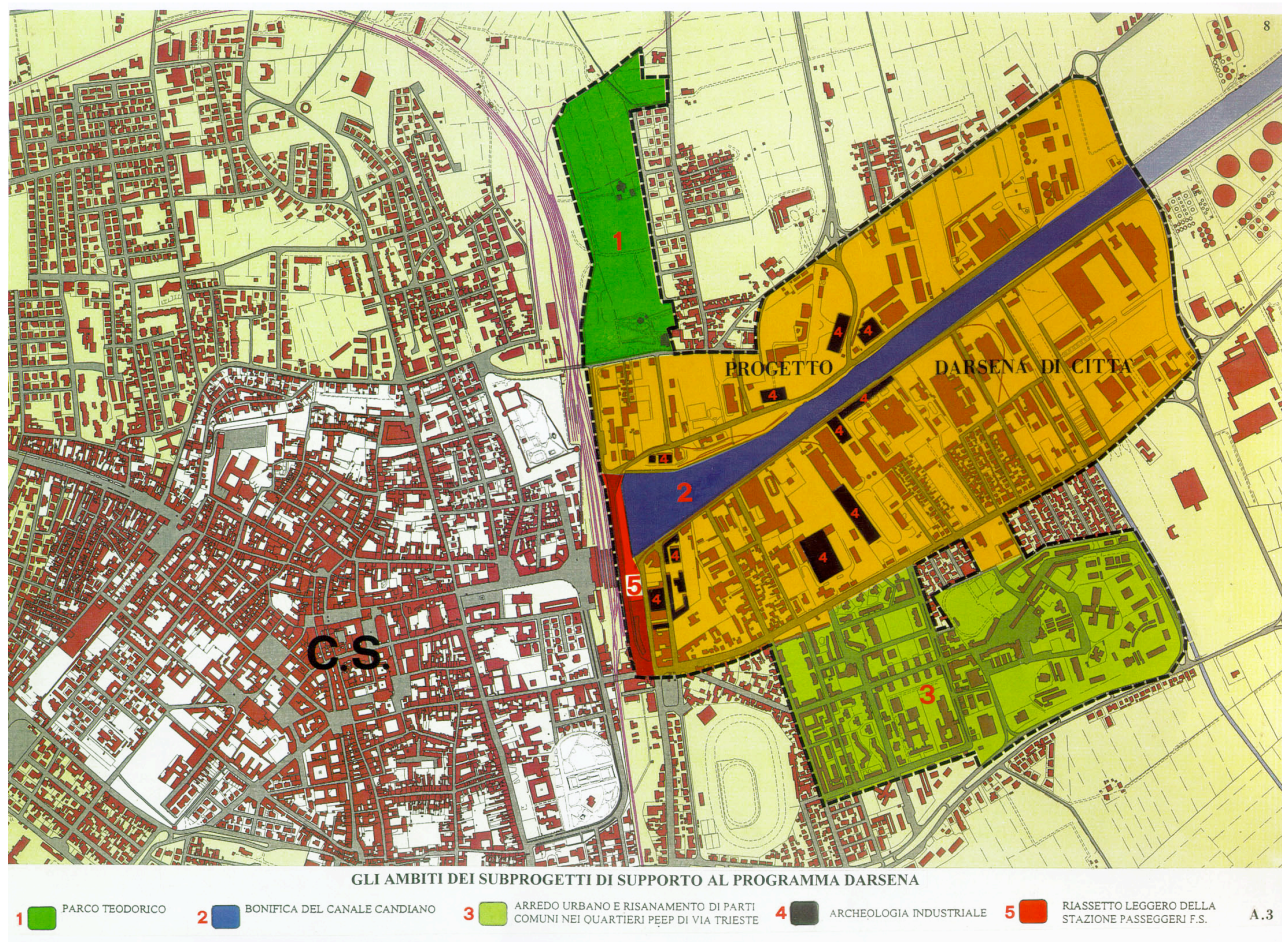
Sempre con risorse PRUSST è stato avviato l'intervento di delocalizzazione in ambito portuale degli spazi operativi della Dogana<sup>19</sup>, oggi a poche decine di metri dalla stazione ferroviaria, trasferendo un'attività necessaria al porto e ormai incompatibile con la riconversione di quest'area prossima al centro città.<sup>20</sup>

L'intervento di delocalizzazione è contenuto all'interno del Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU), che si concentra sul tratto terminale del canale Candiano e sulle aree della stazione ferroviaria, scalo merci di città compreso, un contesto dove interessi contrastanti ed ugualmente legittimi richiedono interventi che restituiscano la continuità tra la città e il porto, garantendo la funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria e l'integrazione urbana. A tale proposito R.F.I. si impegna ad





PRU – Il canale



Gli ambiti dei sub progetti di supporto al programma Darsena.



attivare, in armonia con la seconda fase della delocalizzazione dello scalo merci di città, il processo di riconversione delle aree occupate dall'impianto ferroviario, dando così piena attuazione alle previsioni del PRG '93. Nell'ambito del programma, l'Amministrazione Comunale intende attivare un concorso di idee per la definizione di un assetto organico della zona di cerniera tra la città storica e la Darsena, in grado di rispondere alle diverse esigenze funzionali di questi luoghi e capace di rappresentare un riferimento per interventi anche di lungo periodo.<sup>21</sup>

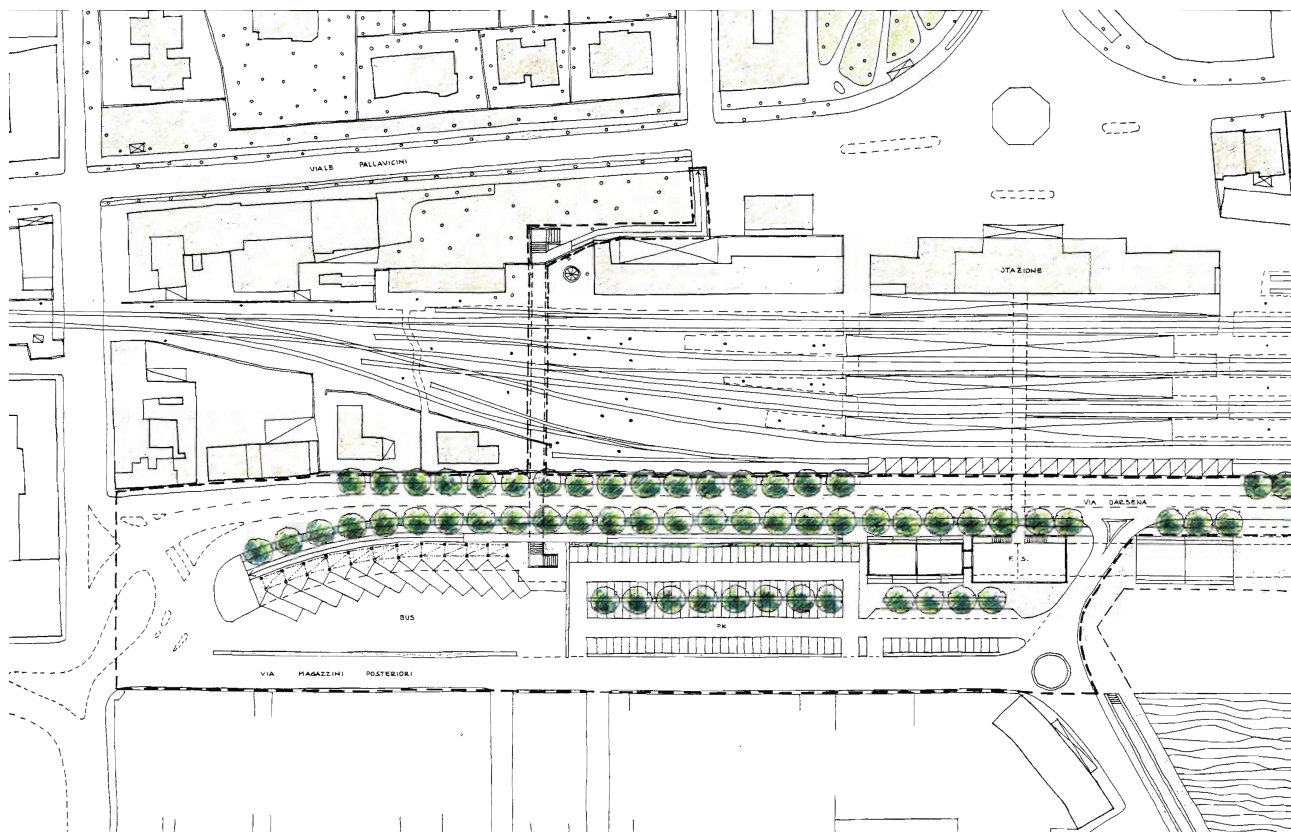
Nei primi anni duemila si avvia una ricognizione dello stato di attuazione del PRU Darsena. Ad un impiego così consistente di risorse pubbliche non corrisponde un'analogica dinamicità da parte dei soggetti privati: il livello di attuazione dei comparti privati non supera il 10% della dimensione complessiva degli interventi loro assegnati dal PRU. L'unico comparto di iniziativa privata di cui si avvia l'attuazione, il subcomparto 10, beneficia di un contributo pubblico per le opere di bonifica e contempla la realizzazione di edilizia residenziale pubblica.

Nonostante la precisa conformità del piano attuativo del comparto alla strumentazione urbanistica (PRG e PRU), l'intervento si rivela al di sotto delle aspettative; la convenzionalità dell'impianto e la banalità del progetto sono ancora più evidenti in un contesto unico come quello in cui si inseriscono.<sup>22</sup>

L'inadeguatezza del PRU '95, quale strumento per governare un processo ampio e complesso come quello della riconversione della Darsena, era ormai evidente. Uno strumento illusoriamente dirigistico: attraverso elaborati dettagliatissimi, che si spingevano fino alla scala edilizia, si arrivava ad imporre, a chi avesse deciso di intervenire, allineamenti, altezze dei portici, materiali ecc. salvo poi non fornire alcuno strumento per vincere l'immobilismo generale dei proprietari privati.

Appare evidente che la dimensione e la complessità delle previsioni necessitano di garanzie rispetto alla continuità del processo; al tempo stesso è indispensabile rivedere il disegno





Schema sub progetto 5 – Riassetto leggero della stazione passeggeri F.S.

urbanistico del PRU Darsena, riconoscendo un ruolo centrale a questo pezzo di città in ragione di un rinnovato rapporto con l'acqua, cosa che mancava nel PRU '95 se non come location per le residenze vista canale.<sup>23</sup>

Nel 2001 si avvia l'iter per la realizzazione della nuova sede dell'Autorità Portuale; l'edificio si colloca sulla sponda sinistra del canale, al termine di via Antico Squero, e rappresenta il primo intervento di nuova realizzazione su quel lato. Il concorso di progettazione viene vinto dall'architetto Anita Sardellini, i lavori di realizzazione si concluderanno nel 2008.<sup>24</sup>





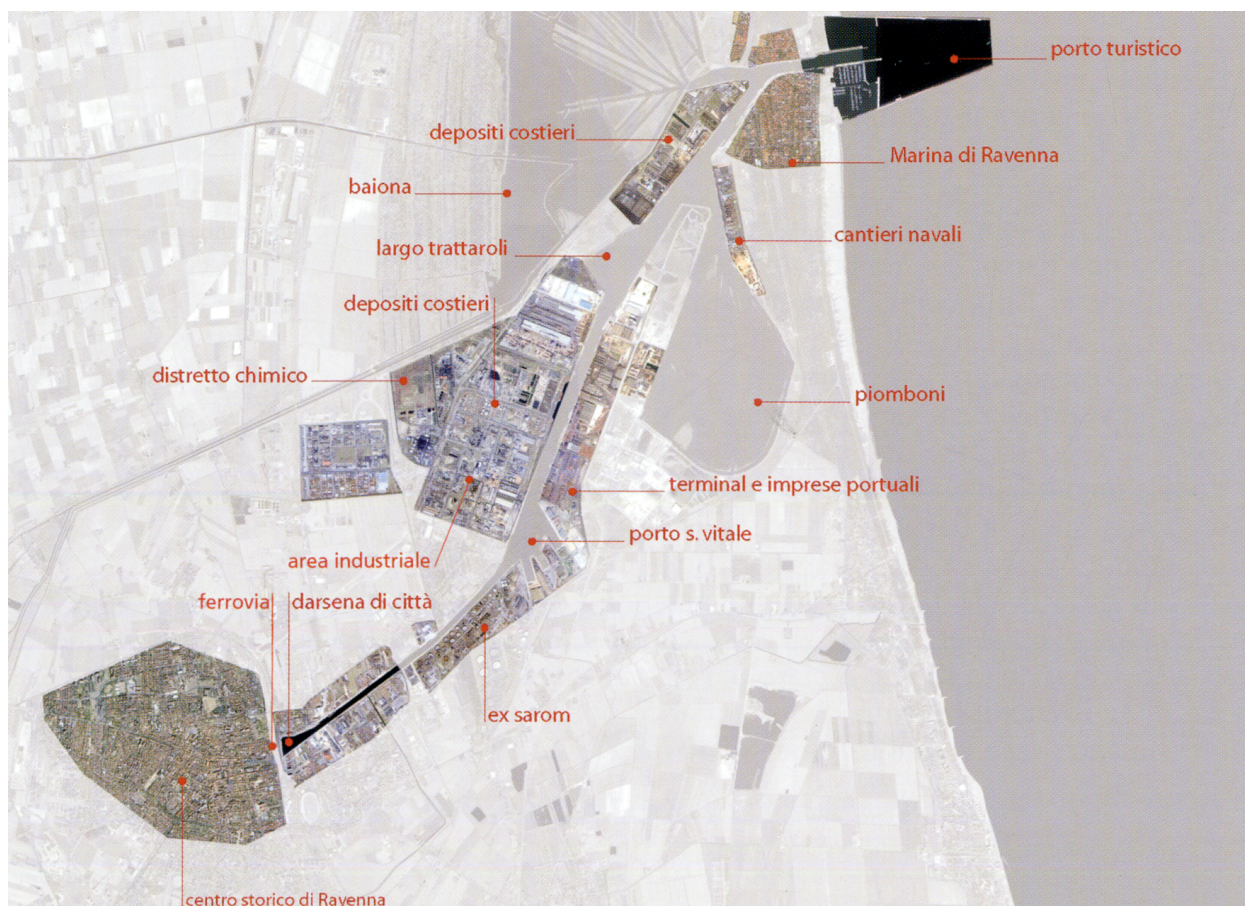
Comparto Dieci durante la costruzione.



Comparto Dieci, un edificio.

- 1) Vedere approfondimento cap 2.5, pag. 141
- 2) Vedere approfondimento cap 2.5, pag. 143
- 3) A. Aymonino, C. Baldisserri, C. Cavalcoli, G. D'Antonio, L. Sarti, *Due progetti per la Ravenna del duemila*, Pescara, Umberto Sala Editore, 1994, pag. 28, 29
- 4) A. Aymonino, op. cit. pag 29
- 5) Il progetto Cintura Verde consiste in un parco lineare e continuo, che circonda tutto il capoluogo al fine di delimitare la nuova espansione edilizia. È un progetto importante in quanto permette di mettere in moto quei meccanismi perequativi che rappresentano forse il momento più innovativo del P.R.G. '93: attraverso la cessione al pubblico di aree private facenti parte della Cintura Verde si ottiene in cambio una certa capacità edificatoria di pertinenza del Comune in Darsena.
- 6) Comune di Ravenna, *Programma di Riqualificazione Urbana della Darsena di città, Relazione illustrativa*, Ravenna, 1995, pag. 5
- 7) P. Bolzani, *Eros e pòlemos tra città e stazione*, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n. 3, pag. 38
- 8) P. Bolzani, op. cit. pag. 47, 48
- 9) F. Poggioli, *Il mare dentro: la Darsena di Ravenna 1988-2008*, Ravenna, Danilo Montanari Editore, 2010, pag. 26
- 10) Comune di Ravenna, op. cit. pag. 14
- 11) Comune di Ravenna, op. cit. pag. 12
- 12) Comune di Ravenna, op. cit pag. 30
- 13) Comune di Ravenna, op. cit pag. 32
- 14) Comune di Ravenna, op. cit pag. 34
- 15) Comune di Ravenna, op. cit pag. 36
- 16) Comune di Ravenna, op. cit pag. 36,39
- 17) F. Poggioli, op. cit. pag. 36
- 18) Vedere approfondimento cap 2.3, pag. 133
- 19) Vedere approfondimento cap 2.2, pag. 120
- 20) F. Poggioli, op. cit. pag. 36
- 21) F. Poggioli, op. cit. pag. 50, 51
- 22) F. Poggioli, op. cit. pag. 36
- 23) F. Poggioli, op. cit. pag. 38, 39
- 24) Vedere approfondimento cap 2.1 pag. 106





Master plan Boeri, primo tema: sequenza di "città" attraversate dal canale.

## **1.8\_ Il Master plan di Boeri Studio<sup>1</sup>**

Alla fine del 2003 il Comune decide di pubblicare un bando di concorso avente per oggetto una consulenza relativa alla revisione del PRU. L'incarico viene affidato a Boeri Studio (Stefano Boeri, Gianandrea Barreca e Giovanni La Varra), che nei primi mesi del 2004 inizia il lavoro con una ricognizione e una ricostruzione di quanto accaduto sulla Darsena negli anni precedenti.

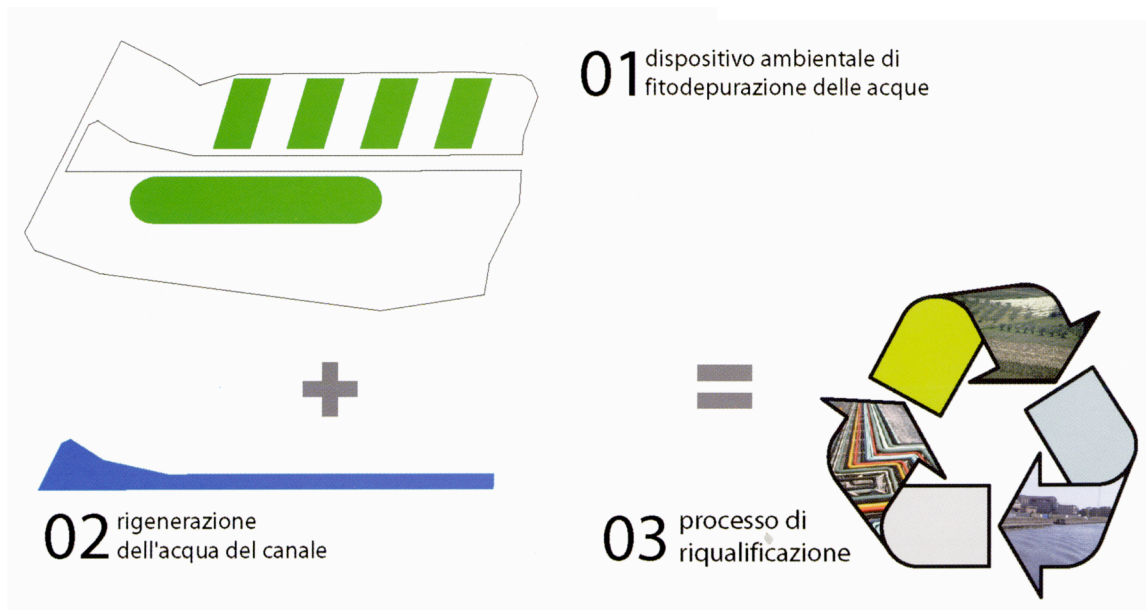
Nel 2005 si avvia la seconda fase del lavoro contenente le prime proposte progettuali.

Il lavoro si articola in tre temi progettuali: la Darsena e il porto, la Darsena e l'ambiente, la Darsena e l'abitare.

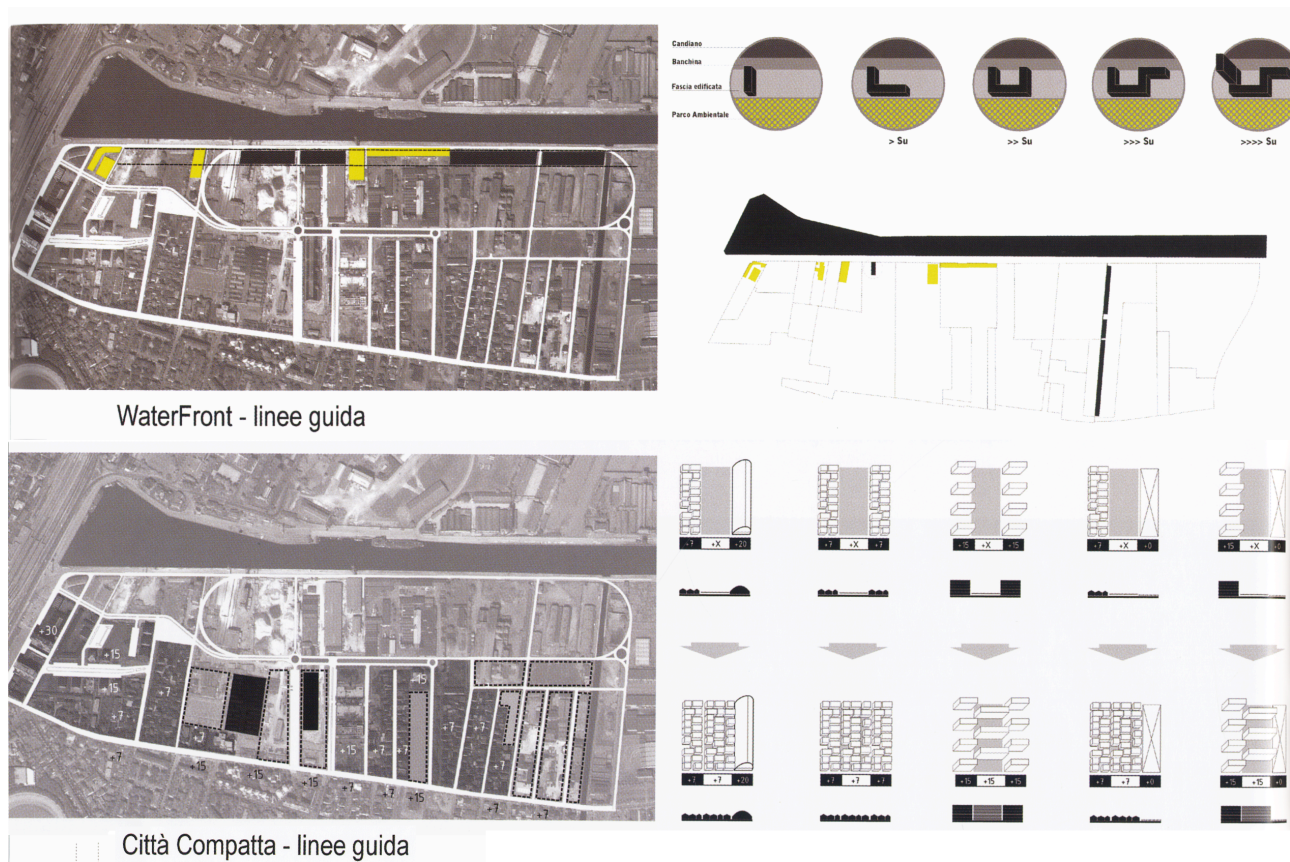
Nel primo tema il tratto terminale del Candiano viene messo in relazione col sistema territoriale che si sviluppa dalla città al mare, cioè con quella sequenza di "città" attraversate dal canale: la città dell'abitare (il centro urbano e le emergenze storico-artistiche); la città del lavoro (il porto industriale commerciale); la città del loisir, delle zone naturalistiche e dei centri del litorale. La vita di una di queste città, inevitabilmente condiziona l'esistenza delle altre; emerge l'esigenza di mettere in relazione e dare coerenza agli elementi del sistema, rafforzandone il legame.

Si tratta di concatenare le previsioni collocate in sinistra Candiano (dall'avamposto di Porto Corsini<sup>2</sup>, destinato ad ospitare il traffico crocieristico, al terminal passeggeri in largo Trattaroli), con quelle localizzate sulla sponda destra (dal porto turistico di Marinara<sup>3</sup>, all'area ex Sarom, destinata a diventare un vero e proprio parco tecnologico dedicato alla cantieristica da diporto e al suo indotto<sup>4</sup>). Le due sponde avranno quindi due vocazioni distinte: l'una legata alla crocieristica ed ai traghetti e l'altra al diportismo. Esse si andranno ad unire sulla Darsena di città, dove si realizzerà il connubio attraverso l'utilizzo dell'antico specchio d'acqua per ospitare, oltre che attività terziarie soprattutto di carattere ricreativo-ricettivo,





Secondo tema: la "macchina ambientale".



Terzo tema: scenari insediativi.

iniziative espositive e fieristiche legate alla nautica da diporto e al tempo stesso attracco per piccole crociere.

Questo luogo si dovrà caratterizzare quale "piazza d'acqua" collocata lungo l'asse che collega la principale piazza della città, Piazza del Popolo, con il canale Candiano, in continuità con il sistema delle piazze del centro storico.

Il secondo aspetto è la Darsena e l'ambiente, affrontato attraverso una serie di approfondimenti sul problema della bonifica delle acque del canale.

Il tratto terminale del Candiano è stato interessato da scarichi industriali e da dispersioni in acqua di materiale inquinante dovute alle movimentazioni portuali. A questo si aggiunge l'immissione, nella testata del canale, delle acque raccolte dalle idrovore nel territorio agricolo che circonda la città.

Il PRU '95 prevedeva una soluzione rivelatasi assolutamente inadeguata: non era sufficiente spostare il punto di scarico delle acque, ma occorreva un trattamento specifico capace di captare le sostanze inquinanti, ed evitare che queste finissero nel canale. Boeri Studio propone modalità sperimentali da impiegare per la bonifica ambientale del canale, predisponendo alcuni schemi per la realizzazione di una "macchina ambientale" da utilizzare a questo scopo.

Il terzo tema progettuale, più tipicamente urbanistico, riguarda gli scenari insediativi, con suggerimenti per alcuni possibili modi di abitare e vivere la Darsena. Questa parte del lavoro indaga in modo libero i possibili futuri assetti insediativi, con una serie di esercizi che portano alla definizione di un master plan sul cui impianto vengono indagate tre ipotesi.

Nelle diverse ipotesi, indipendentemente dalla tipologia insediativa, l'orditura è sempre indicata dal verde, che diventa grande parco sul lato destro (circa 12 ettari e con la funzione di macchina ambientale), mentre si divide in "setti" trasversali rispetto all'asse del canale sul lato sinistro, consentendo di far arrivare il parco fino all'acqua.





Masterplan - Soluzione 1

L'importanza del verde è evidente in termini ambientali e di qualità della fruizione: un tessuto connettivo fra i nuovi insediamenti sul lato sinistro, ma anche un cuscino fra le parti di città preesistenti e il nuovo sul lato destro.

La centralità, l'accessibilità e la dimensione di questi spazi pubblici fanno sì che possano essere percepiti come luoghi per l'intera comunità e non solo come servizi di quartiere, come invece accadeva nel precedente PRU.

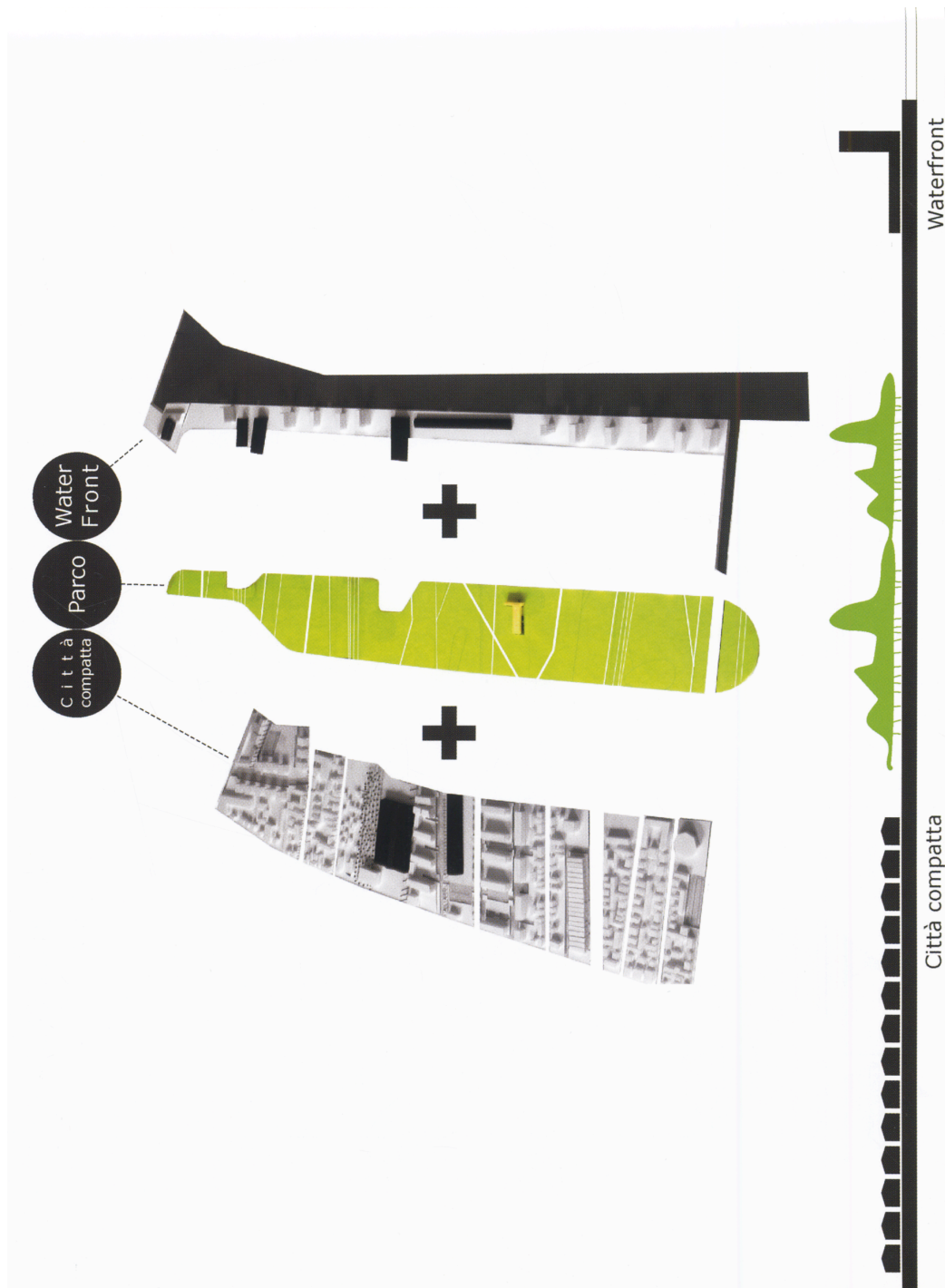
La portata maggiore di questo lavoro è data dallo sforzo di ripensare la Darsena all'interno di una riflessione che riguarda un contesto molto più ampio, arrivando a delineare uno scenario capace di connettere, salvaguardare e sviluppare le varie vocazioni della porzione di territorio attraversata dal canale, con lo scopo di costituire un sistema territoriale integrato che si sviluppa dalla città al mare. Si prefigura l'occasione unica di poter sviluppare attività altamente specializzate messe in connessione dal canale portuale; la risposta non è quella di un parco tematico un po' più vicino al centro storico, ma è la ridefinizione di un pezzo di territorio attraverso la riproposizione di quella complessità che distingue la città da una sommatoria di edifici.

Il 24 giugno 2005 si tiene un'iniziativa pubblica nella quale l'Amministrazione comunale con Boeri Studio presenta questa prima fase dei lavori: il consenso, sui contenuti e sul tipo di percorso, è piuttosto ampio, ma la reazione degli addetti ai lavori, sia pubblici che privati, è abbastanza fredda, a causa dei connotati completamente diversi, in termini disciplinari, della proposta.

Nel 2007 si presenta l'occasione di dare attuazione ad un primo tassello del master plan. L'area su cui attivare l'intervento (edilizia residenziale pubblica) è quella del subcomparto 10, di fatto l'unico piano attuativo partito in darsena.

Gli indirizzi del master plan prevedono la densificazione del costruito sul fronte d'acqua, così da liberare l'area retrostante e farla diventare un primo stralcio del grande parco urbano,





I tre sistemi che compongono il master plan

assieme alla massima permeabilità del piano terreno dell'edificio, come definizione del sistema banchina-edificio-verde (spazio pubblico-edificio-spazio pubblico).

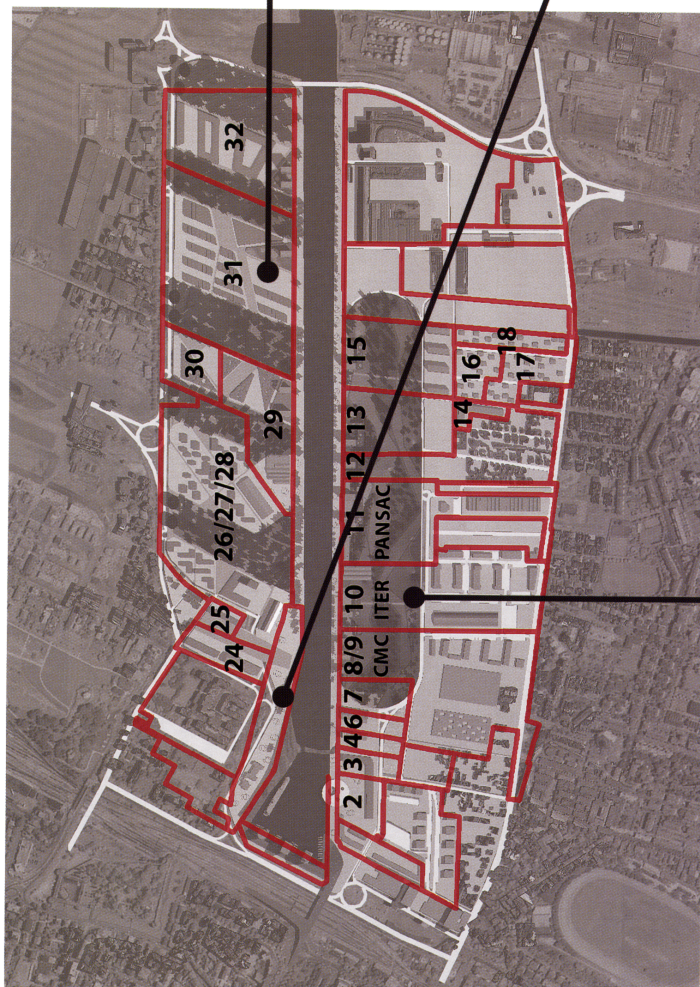
Sulla variante del piano attuativo si inserisce il progetto elaborato dallo studio Zucchi&Partners (Nicola Bianchi, Andrea Viganò, Cino Zucchi) con un edificio a corte aperta sul parco, costituito da due corpi verticali uniti da un collegamento a ponte.<sup>5</sup> Il piano terreno è destinato ad attività commerciali o pubblici esercizi, mentre i 12 piani superiori sono destinati a residenza, di cui 72 alloggi di edilizia agevolata e 12 destinati al libero mercato, per un totale di 7400 mq di superficie utile.<sup>xx</sup>

Precedentemente al test rappresentato dall'intervento firmato da Cino Zucchi, il master plan Boeri era stato sottoposto ad un'altra verifica attraverso l'elaborazione, da parte dell'architetto viennese Boris Podrecca, del piano attuativo per uno dei comparti più consistenti, il comparto 31, questa volta in sinistra Candiano. Il lavoro di Podrecca approfondisce e sviluppa il tema della "progettazione paesaggistica" della Darsena, ipotizzando uno sky line caratterizzato da alcune emergenze verticali. Immagina così la presenza di una torre in quello che è uno dei comparti più a valle della Darsena: un edificio alto che richiama l'attenzione da lontano e sostituisce i volumi imponenti che popolavano l'area nel suo passato portuale.

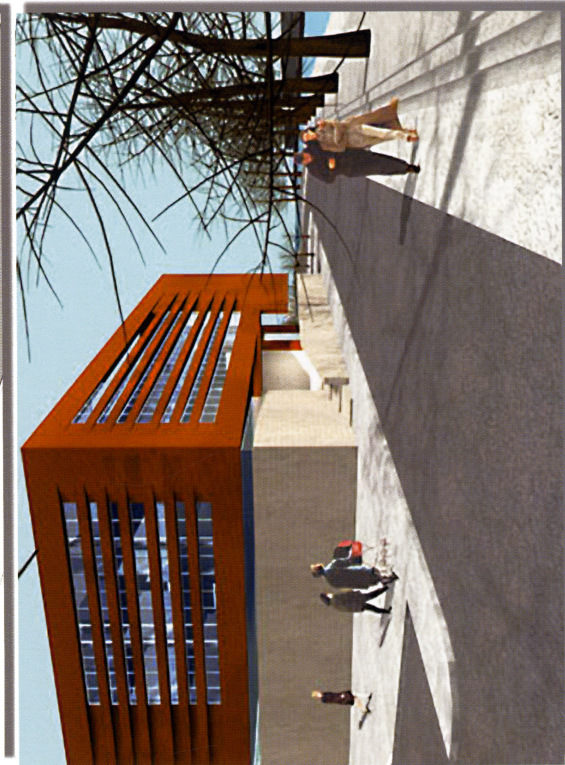
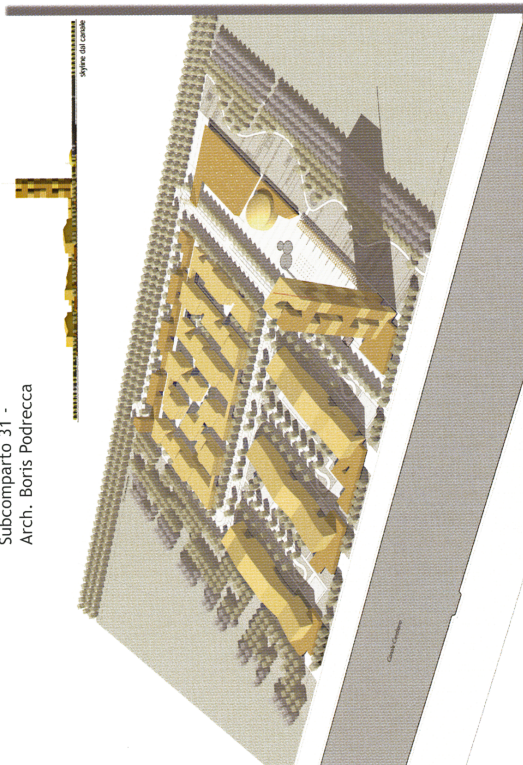
Questo progetto a causa di avvicendamenti proprietari rimarrà solo sulla carta.

Vengono così in parte verificati i due diversi impianti proposti dal master plan: quello in destra, strutturato sul parco parallelo al canale e con una polarizzazione lineare dell'edificato lungo il fronte d'acqua, e quello in sinistra, caratterizzato da urbanizzazioni a "grappolo", inframezzate da un sistema di parchi ortogonali al Candiano, cuscini verdi che dividono, e al tempo stesso connettono, i vari comparti.





Subcomparto 31 -  
Arch. Boris Podrecca



Sede Autorità Portuale  
Arch. Anita Sardellini

Subcomparto 10, lotto 4 -  
Cino Zucchi con Zucchi & Partners



1) Il seguente capitolo fa riferimento a F. Poggioli, *Il mare dentro: la Darsena di Ravenna 1988-2008*, Ravenna, Danilo Montanari Editore, 2010, pag. 41-56

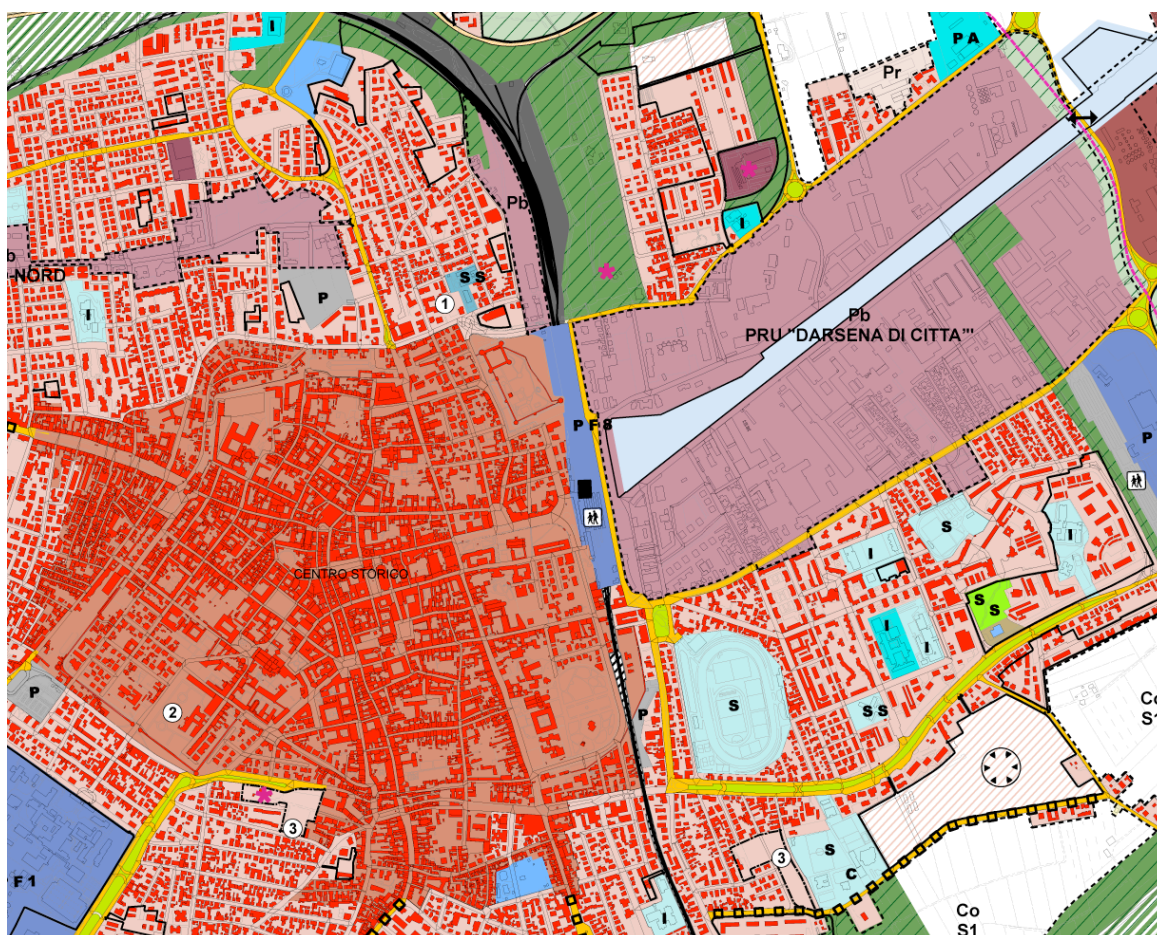
2) Vedere approfondimento cap 2.2 pag. 117

3) Vedere approfondimento cap 2.2 pag. 113

4) Vedere approfondimento cap 2.3 pag. 133

5) Vedere approfondimento cap 2.1 pag. 110





PSC 3 – SPAZI E SISTEMI. Elaborato prescrittivo, foglio 13 capoluogo.

### **1.9\_ P.R.G. 2003: il nuovo Piano Strutturale Comunale**

Contemporaneamente al lavoro specifico sulla Darsena, l'Amministrazione Comunale è impegnata nell'aggiornamento della strumentazione urbanistica: il 23 giugno 2005 il Consiglio Comunale adotta il nuovo Piano Strutturale Comunale (PSC).

Il nuovo strumento di pianificazione generale pone una particolare attenzione al consumo di suolo relativo a nuove aree edificabili, confermando la cintura verde individuata con il piano precedente come limite di crescita del capoluogo. Il Piano intende evitare dispersioni insediative, orientando, anche attraverso il primo Piano Operativo Comunale (POC), gran parte delle possibilità di trasformazione nel PRU Darsena, al fine di produrre un'accelerazione nel processo di riconversione di quest'ambito.<sup>1</sup>

Il 27 febbraio 2007 il Piano viene approvato: per quanto riguarda la Darsena si confermano gli obiettivi e la strategicità delle previsioni di PRG 93; occorre verificare il PRU vigente al fine di approfondire il sistema del verde, della viabilità e della sosta, delle funzioni e dell'edificabilità sul water-front e in testata darsena anche in relazione alla ristrutturazione urbanistica della stazione ferroviaria.

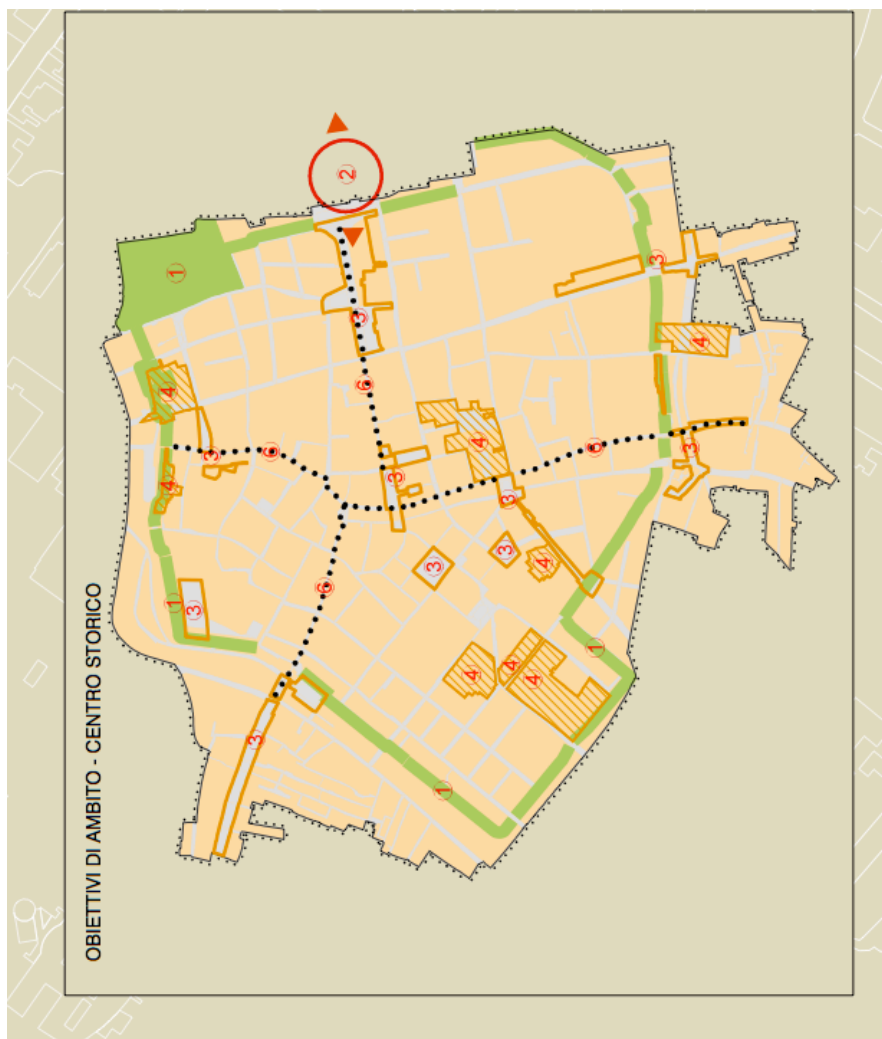
*"In particolare in sede di POC e PRU dovranno essere precisati e modificati i seguenti elementi:*

*a) Valorizzazione ambientale con progettazione integrata del sistema verde – se pure necessariamente per fasi – nell'ottica della costruzione di una infrastruttura ambientale che permetta la realizzazione di sistemi di depurazione delle acque di prima pioggia e pulizia delle acque del Candiano (vasche di decantazione, risanamento dei fondali, porta vinciana);*

*b) Definizione di oneri aggiuntivi per la realizzazione delle opere pubbliche e di valenza generale quali:*

- opere di risanamento del Candiano;*
- opere di risanamento della banchina;*
- opere in testata alla Darsena e sul nodo della stazione;*
- opere sulla viabilità di carattere generale;*





### OBIETTIVI DI AMBITO - Centro Storico

Potenziamento del percorso verde lungo la cinta muraria e della cerniera di collegamento con la cintura verde urbana (Rocca Brancaleone)

Collegamento del centro storico con la darsena di città (stazione ponte)

Spazi pubblici di valore unitario da riordinare/riqualificare

Comparti soggetti a riqualificazione/ristrutturazione urbanistica (PUC)  
Per il comparto Caserma Dante il recupero andrà relazionato all'uso delle aree libere pubbliche statali di Viale Randi

Tessuti

Interventi diffusi:

- Definizione degli elementi incongrui col tessuto storico (RUE)
- Riordino dei piccoli ambiti/contenitori incongrui (RUE)

Salvaguardia delle funzioni commerciali e turistiche al fine della integrazione degli usi e vivibilità-vivacità del Centro Storico  
con particolare riferimento al comparto del mercato coperto, per quanto attinente i profili della riqualificazione e dello sviluppo commerciale

①

②

③

④

⑤

⑥

- adeguamento delle reti tecnologiche;

c) La valorizzazione delle aree di archeologia industriale, comportante una differente valutazione sia dei singoli edifici da mantenere, sia delle modalità di conservazione, sia dei modi e delle funzioni per il loro recupero e riconversione;

d) Introduzione di un indice sulle aree demaniali di banchina. Attualmente la St demaniale è pari a circa 97.000 mq, la St virtuale (specchio d'acqua in testata del Candiano) è pari a circa 15.000 mq. La St totale è pari a circa 112.000 mq. L'indice max assegnabile in sede di POC e/o PRU è 0,30 mq/mq. La Superficie utile massima è pari a circa 33.600 mq. e può essere collocata in testata darsena o nei comparti limitrofi alla banchina. Le risorse economiche ricavabili sono da reinvestire nelle opere di valenza generale della stessa Darsena di Città e prioritariamente per la riqualificazione dell'acqua;

e) Incremento dell'indice delle quantità edificatorie ospitate da 0,15 mq/mq a 0,20 mq/mq (...);

f) Incremento dell'altezza degli edifici fino ad un max di 40 ml, raggiungibile in alcune aree del water-front, in riferimento alle altezze di elementi preesistenti e a specifiche ipotesi progettuali di PRU. Inoltre sono raggiungibili altezze maggiori per elementi architettonici a torre, finalizzati alla realizzazione di piattaforme di percezione dei paesaggi di Ravenna, da definirsi in sede di PRU;

g) Obbligo di realizzare parcheggi pertinenziali interrati e/o multipiano sull'intera area della darsena di città senza incidere sulla Superficie utile. (...);

h) Riduzione delle attuali previsioni commerciali per una grande struttura di vendita di livello inferiore onde verificarne la compatibilità funzionale e rispetto al sistema della viabilità e della sosta." <sup>2</sup>

È importante sottolineare quanto descritto al punto d): attraverso la costituzione di un plafond di diritti edificatori, 33.600 mq, si recupera, parzialmente, sulla difficoltà fino ad oggi incontrata derivante dal fatto che il pubblico non ha terreni di



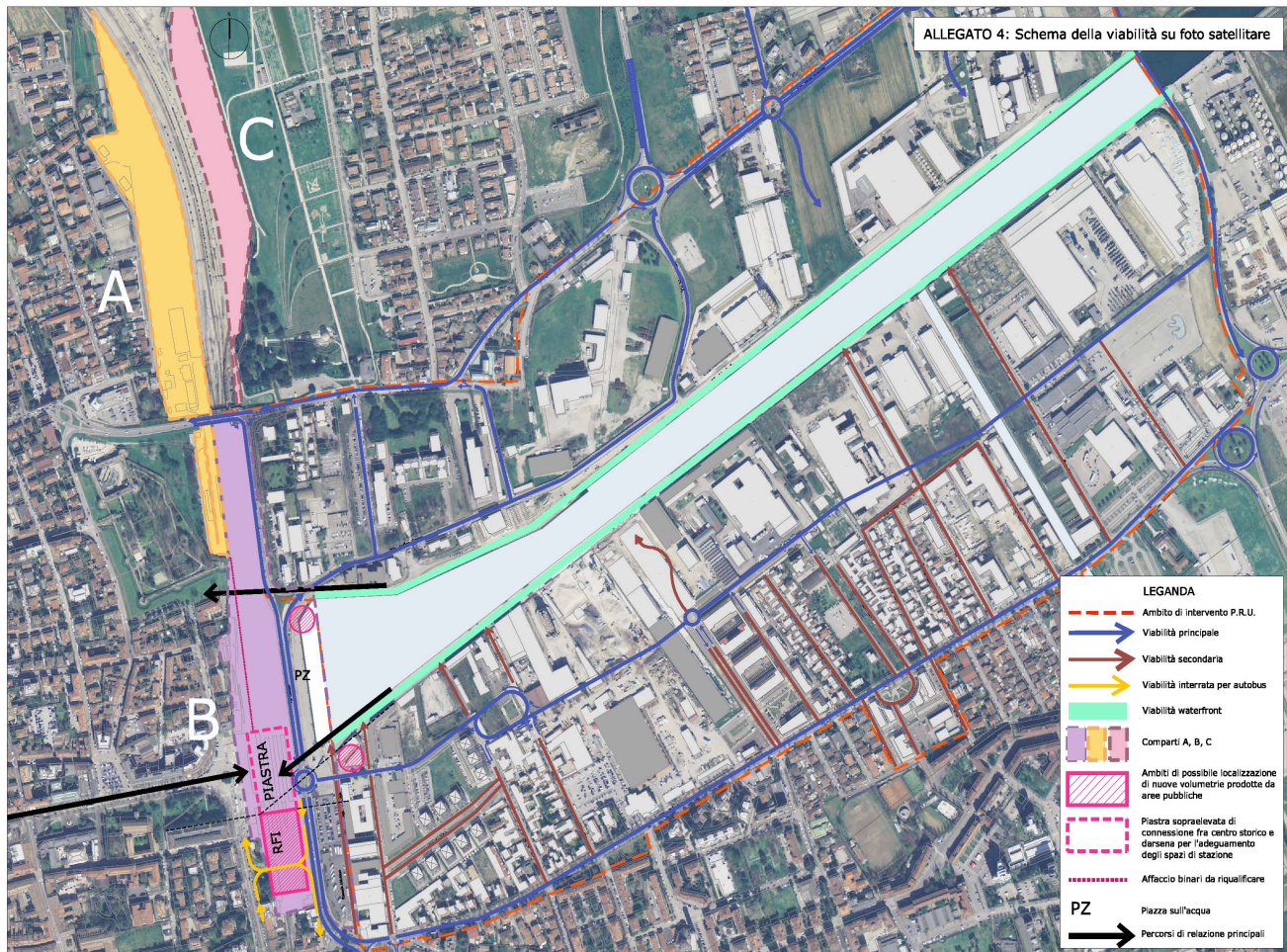
proprietà in Darsena. Questo nuovo meccanismo consente di reperire risorse importanti da reinvestire nell'intero processo di riqualificazione: i diritti possono essere infatti utilizzati per realizzare interventi in testata del canale o per essere commercializzati con privati che propongano progetti contenenti densificazioni lungo il water-front.<sup>3</sup>

1) F. Poggioli, *Il mare dentro: la Darsena di Ravenna 1988-2008*, Ravenna, Danilo Montanari Editore, 2010, pag. 58

2) Comune di Ravenna, *PSC5 Norme Tecniche di Attuazione*, Ravenna, 2007, pag. 93, 94

3) F. Poggioli, *op. cit.* pag. 58





Schema della viabilità su foto satellitare.

## 1.10\_ Protocollo d'Intesa

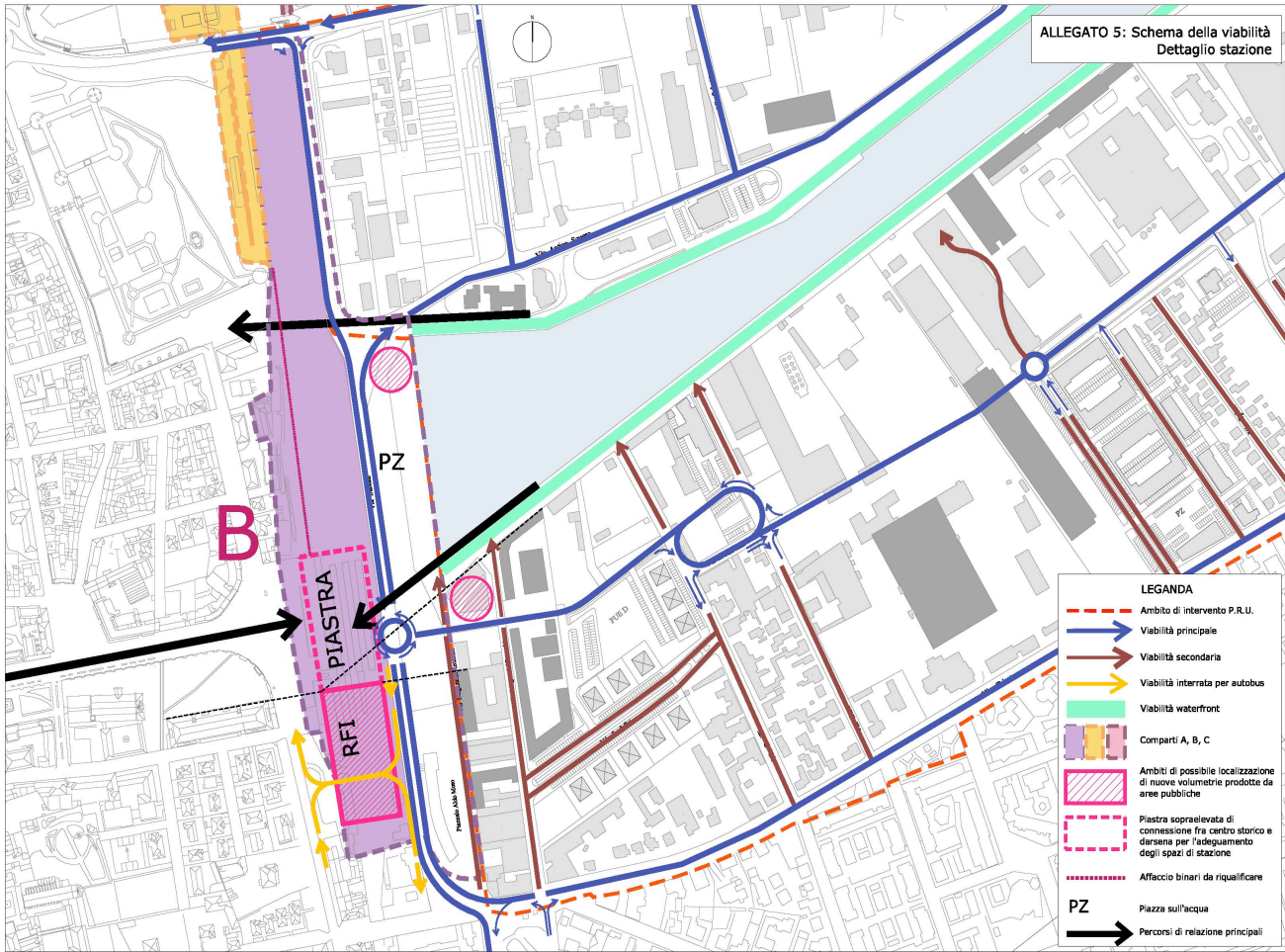
Il 24 giugno 2009 viene firmato il Protocollo Preliminare di Intesa tra Comune di Ravenna, Regione Emilia Romagna, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), FS Sistemi Urbani, Autorità Portuale di Ravenna, con oggetto: "Attuazione del PSC vigente per il riassetto funzionale dell'ambito ricompreso tra la città e il porto e per il rilancio della cerniera urbana della stazione FS nel quadro della formazione del POC della Darsena di città".

Si tratta di un documento in 6 articoli nel quale viene nuovamente sottolineato quanto già dedotto dallo studio di Boeri, cioè quanto gli interventi realizzati o previsti nell'ambito del porto vadano a ricadere direttamente sull'assetto dell'ambito stazione.

Nelle premesse si legge infatti che *"...RFI ha attuato ed ha in corso di attuazione (...) ingenti programmi di riassetto e potenziamento della rete ferroviaria e delle sue aree attrezzate (...), con l'obiettivo strategico di accrescere sensibilmente l'incidenza della mobilità su ferro nel quadro dell'intero movimento portuale..."*.<sup>1</sup> Tali programmi riguardano, principalmente, la realizzazione di un nuovo scalo merci in sinistra Candiano, l'incremento di treni merci ipotizzato con la realizzazione del nuovo terminal container nella penisola Trattaroli e il conseguente potenziamento delle linee ferroviarie in destra e in sinistra canale.

Il nuovo scalo *"...può rendere effettivamente e gradualmente operabile la dismissione del vecchio scalo merci di città, come previsto nel PRG vigente, con immediati e rilevanti benefici sulla funzionalità dell'intero sistema..."*.<sup>2</sup> In particolare, la dismissione dello scalo merci cittadino mette a disposizione aree di grande valore sia strategico che economico (adiacenti al Parco di Teodorico e alla Rocca Brancaleone), in grado di produrre, tramite mirati programmi di valorizzazione patrimoniale, le risorse necessarie a realizzare interventi concreti di riassetto urbano.

ALLEGATO 5: Schema della viabilità  
Dettaglio stazione



Schema della viabilità – Dettaglio Stazione



*Per quanto riguarda l'assetto infrastrutturale "...si è constatato che il previsto by pass ferroviario a raso sul Candiano non risulta effettivamente realizzabile, per ragioni tecniche, funzionali e di costo, e si è pertanto deciso, in alternativa, di risolvere l'interferenza dei passaggi a livello esistenti".<sup>3</sup>*

Il Protocollo prevede la soppressione dei passaggi a livello su via Canale Molinetto e su via Candiano mediante la realizzazione di sottopassi carrabili e ipotizza un altro sottopasso stradale nell'ambito della Stazione FS, con l'obiettivo di proporre un nuovo assetto urbano, mirato essenzialmente a favorire il sistema delle relazioni tra la città storica e il nuovo quartiere urbano della Darsena di città.

*Per quanto riguarda la Stazione FS il Protocollo intende "...rappresentare un riferimento programmatico attendibile e condiviso per individuare al meglio il quadro di riferimento entro cui collocare la specifica iniziativa del Concorso di progettazione previsto per il riassetto della Stazione FS e di un suo adeguato intorno, comprendente sia parte delle aree dismesse dello scalo merci di città, che la testata del canale portuale; Stazione FS interpretata, nei nuovi scenari, come una vera e propria cerniera dell'intero sistema urbano, oltre che come momento cruciale ai fini della qualificazione/integrazione del previsto quartiere urbano della Darsena di città, ed insieme come vera e propria condizione necessaria al successo dell'intera operazione".<sup>4</sup>*

Al riguardo, in allegato al protocollo uno Schema Preliminare servirà da guida alla definizione del futuro Concorso di progettazione per l'ammodernamento della Stazione passeggeri.

Nello schema sono indicati i tre comparti di proprietà RFI che saranno oggetto di dismissione e riqualificazione: per il comparto B, nel quale è situata l'attuale Stazione FS, lo schema prevede la realizzazione di una piastra sopraelevata di connessione fra centro storico e darsena, contenente l'adeguamento degli spazi di stazione. Tale piastra si estende sopra l'attuale fabbricato viaggiatori e prosegue verso Sud, fino ad incontrare il

superamento carrabile del sistema ferroviario in soluzione interrata, che in prima ipotesi sarà riservato ai mezzi pubblici e al traffico privato autorizzato.

Un altro elemento che emerge dallo Schema preliminare è la proposta di tombare l'ultimo tratto del canale, estendendo gli spazi a terra fino alla proiezione del costruito descritto dai palazzoni residenziali e dai magazzini del Morigia; in superficie si viene così a creare una grande piazza sull'acqua, mentre l'area tombata ospiterà almeno due piani di parcheggi interrati pubblici e privati, al servizio della rinnovata Stazione FS oltre che delle nuove funzioni commerciali e terziarie insediabili.

In realtà, questa ipotesi, era già prevista dal Piano regolatore del 1993, confermata dal PRU Darsena e ripresa anche dal master plan Boeri. Non si tratta dunque di una novità, né tanto meno di una certezza.

Lo Schema, oltre a disciplinare la viabilità dell'area, inserendo anche una rotonda su via Darsena, individua due ambiti di possibile localizzazione di nuove volumetrie (verosimilmente edifici alti), uno sul sito dell'attuale Dogana e l'altro sul "lato" Nord della nuova piazza sull'acqua.

Infine il Protocollo focalizza l'attenzione sul particolare rilievo che verranno ad assumere le aree di banchina della Darsena, intese come "...spazi pregiati concessi in uso alla città ed ai soggetti interessati, riservandoli ad attività leggere e di animazione urbana, compatibili con il nuovo contesto, oltre che all'attracco di "piccole crociere" e alle relazioni ciclopedonali tra il nuovo quartiere urbano della Darsena e la città storica".<sup>5</sup>

Far diventare la Darsena parte integrante della città, rendendo la stazione ferroviaria non più un elemento di frattura ma un momento di passaggio e, per farlo, riqualificare la stazione stessa e tutta la zona circostante, rivedendone gli assetti. Sono questi gli obiettivi fondamentali del Protocollo Preliminare d'Intesa, che sarà attuabile tramite successivi e specifici Accordi di Programma stipulati tra gli enti firmatari.

1) Comune di Ravenna, Regione Emilia Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani, Autorità Portuale di Ravenna, *Protocollo preliminare d'intesa: attuazione del PSC vigente per il riassetto funzionale dell'ambito ricompreso tra la città e il porto e per il rilancio della cerniera urbana della stazione FS nel quadro della formazione del POC della Darsena di città*", Ravenna, 24/06/2009, pag. 4

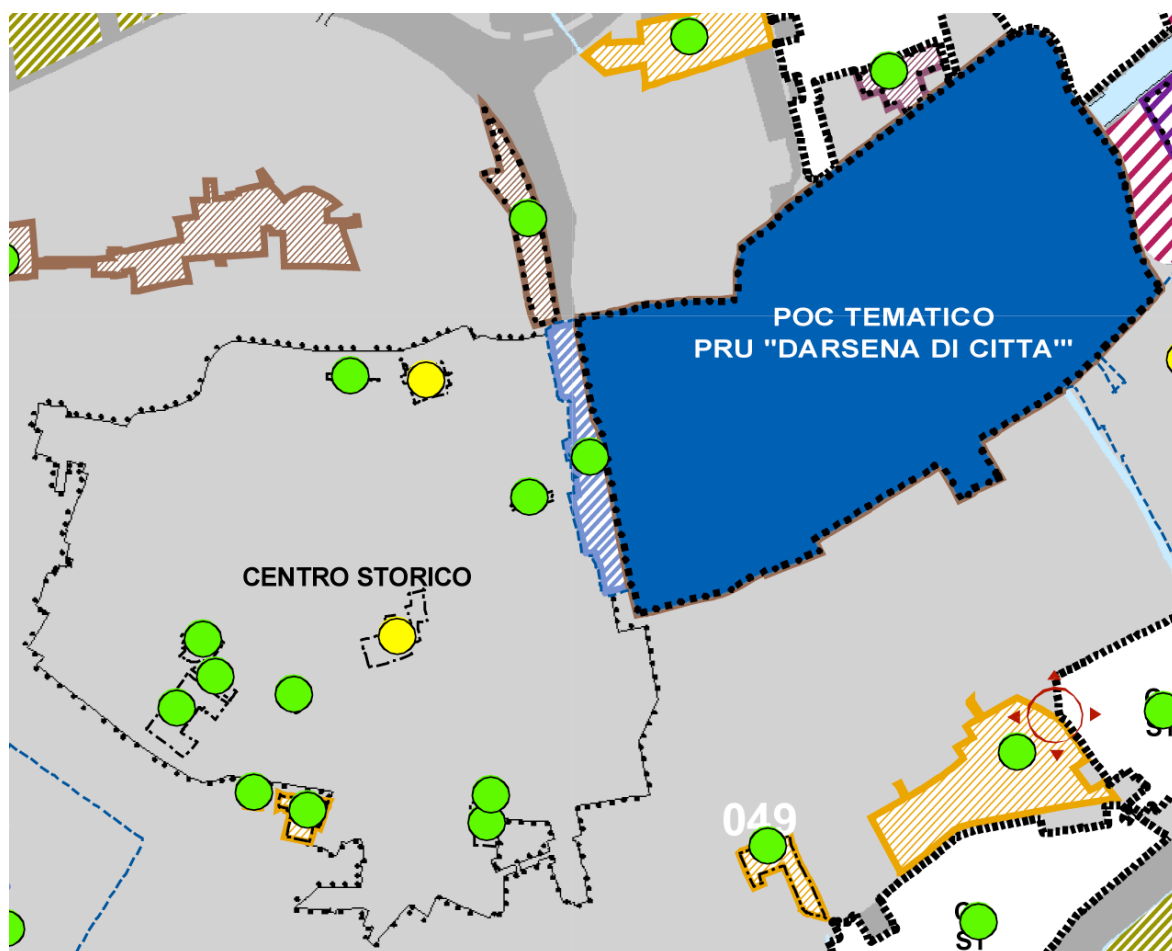
2) Ibidem

3) Comune di Ravenna ... op. cit. art. 2, pag. 9

4) Comune di Ravenna ... op. cit. pag. 2, 3

5) Comune di Ravenna ... op. cit. pag. 7





POC 2 – QUADRO D'UNIONE, 07/07/2010

### **1.11\_ POC Tematico – Darsena di Città**

Il Piano Operativo Comunale Tematico - Darsena di Città è in corso di redazione da parte dell'Amministrazione Comunale sulla base delle indicazioni normative di carattere generale contenute nel POC 2010-2015, adottato in data 21 giugno 2010.

In mancanza di indicazioni precise sui contenuti relativi alle aree oggetto di questo studio, si riportano alcuni estratti dalle Norme Tecniche di Attuazione del POC 2010-2015, Titolo 3, art 52: Variante PRU e POC tematico Darsena di città.

*“1. L’ambito del POC tematico della Darsena di città (...) comprende le aree già sottoposte al Programma di Riqualificazione Urbana (PRU 1<sup>a</sup> verifica febbraio 1997), le aree della Stazione FS, del suo intorno urbano e dell’Ex scalo merci (...).*

*2. Il POC tematico della Darsena di città opera in coerenza con i contenuti del PSC, come definiti dall’art. 101, c4 delle Norme Tecniche di Attuazione. Esso costituisce altresì variante urbanistica di aggiornamento del citato Programma di Riqualificazione Urbana.*

*3. Gli obiettivi specifici del POC tematico sono riconoscibili nella ricerca di più accentuati momenti di integrazione tra la città storica e l’ambito portuale; nella individuazione di un disegno dotato di un’adeguata caratterizzazione urbana; nella messa in atto di più marcati fattori di sostenibilità ambientale e tecnico-economica, (...). Tali obiettivi si sviluppano altresì sulla base degli indirizzi acquisiti nella sede del Protocollo di Intesa sul tema, sottoscritto in data 24/06/2009 tra Comune di Ravenna, Regione Emilia Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani e Autorità Portuale di Ravenna.*

*5. Sulla base degli indirizzi fissati nel citato Protocollo di Intesa, nel comparto della Stazione FS (...), il POC tematico persegue obiettivi di qualificazione e adeguamento funzionale, nel rapporto Città/Darsena, assicurando altresì alla Stazione un ruolo di cerniera urbana. La qualificazione della stazione viene perseguita attraverso procedure concorsuali, attivate dal Comune*

di concerto con FS Sistemi urbani e Autorità portuale. (...)

7. Sulla base degli indirizzi del citato Protocollo d'intesa, nelle aree demaniali di banchina e della cosiddetta "Testata" della Darsena di città, il POC tematico persegue obiettivi di riqualificazione ambientale, di valorizzazione del water front, di caratterizzazione degli spazi in senso urbano. La nuova capacità edificatoria espressa dalle aree di banchina, definita dall'art. 101 delle Norme Tecniche del PSC, in 33.600 m<sup>2</sup> di Su, con i relativi usi, viene collocata sul mercato, nei modi che saranno definiti dal POC tematico, al fine di assicurare ulteriori risorse economiche necessarie a sostenere i programmi di riqualificazione urbana, con priorità alle azioni di riconversione delle banchine, di adeguamento delle reti (...), di riassetto della "Testata" Darsena, di rafforzamento della viabilità principale, di risanamento delle acque del Candiano, anche secondo gli indirizzi del citato Protocollo d'Intesa. (...) Le aree di banchina possono essere utilizzate per destinazioni di servizio, quali: spazi verdi, pedonali e ciclabili, e di arredo, da precisare in sede di POC tematico.

10. In sede di formazione del POC tematico, oltre a ridefinire l'impianto generale dell'ambito in tema di viabilità e verde, definirà l'articolazione in comparti, il Comune provvederà a sviluppare opportunamente i diversi requisiti urbanistici del Piano stesso, previsti in sede di PSC, per i diversi punti di cui all'art. 101, c4, delle Norme Tecniche di Attuazione 2."<sup>1</sup>

1) Comune di Ravenna, POC.5 Norme Tecniche di Attuazione, Ravenna, 2011, pag. 51, 52



### **1.12\_ Progetto S.I.S.Te.M.A.<sup>1</sup>**

Si ritiene opportuno, per ragioni di completezza, accennare in questa sede al cosiddetto Progetto S.I.S.Te.M.A.

Nel 2004, il Ministero Infrastrutture e Trasporti ha attivato due progetti pilota: il progetto Aree sottoutilizzate e il progetto Complessità territoriali. Obiettivo di questi due progetti é promuovere, attraverso azioni d'accompagnamento alla fattibilità e alla progettazione, lo sviluppo di sistemi urbani, rispettivamente nelle aree depresse del Mezzogiorno e nelle aree del Centro-Nord. L'attenzione non é posta dunque sulle grandi città, ma sulle città "intermedie", che attraverso il potenziamento delle reti esistenti (materiali o immateriali) siano in grado di promuovere occasioni di sviluppo locale.

Con decreto ministeriale prot. n. 279/segr. del 14 ottobre 2004, il progetto S.I.S.Te.M.A centro-nord "Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli transportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse infrastrutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del corridoio adriatico e quello nord-sud Venezia - Orte" rappresenta il contesto-bersaglio del sistema territoriale Medio-adriatico.

Il progetto intende, in primo luogo, essere un primo significativo passo verso la costituzione di una partnership permanente fra le realtà locali sopra descritte che, seppur molto vicine, e per certi versi già molto integrate fra loro, per ragioni di diversa natura non hanno fino ad ora intrapreso un percorso di crescita unitario e concertato. Le potenzialità che questa realtà territoriale, già ricca e organizzata secondo un sistema policentrico, ancora non esprime sono molteplici; il progetto si occuperà principalmente dei benefici che possono derivare dalla creazione di una vera e propria piattaforma logistica romagnola derivante dalla messa a sistema dei diversi importanti poli trasportistici presenti sul territorio (Aeroporto di Forlì, Autoporto di Cesena, Porto di Ravenna, Scalo Merci Forlì-

Forlimpopoli ) e di come questa "messa in rete" possa essere portata avanti in uno scenario di fattibilità economica, amministrativa e tecnica.

Il progetto si pone quindi come obiettivo quello di individuare delle strategie operative finalizzate, in termini generici, al rafforzamento del livello della coesione territoriale nell'area romagnola centro settentrionale e, nello specifico, al raggiungimento di alti livelli di efficienza nella gestione del sistema urbano policentrico del triangolo Forlì-Cesena-Ravenna, nella prospettiva di creare le condizioni per il raggiungimento di una massa critica territoriale tale da rendere possibile la competizione, a livello globale, con realtà urbane e regionali di rango superiore.

Per una trattazione completa sull'argomento si rimanda a:

*"Studio di fattibilità riferito alle azioni di sistema e all'azione di contesto"*, volume primo, redatto da Sintagma, Systematica, Metropolitana Milanese S.p.a. e Ineco, edito dal Comune di Forlì nel marzo 2008.

1) Il seguente capitolo fa riferimento a <http://www.comune.ra.it/Aree-Tematiche/Ambiente-Territorio-e-Mobilita/Urbanistica/Progettazione-Urbanistica/S.I.S.Te.M.A/Che-cos-e>







## CAPITOLO 2

**Progetti e realizzazioni correlati all'area di progetto**

Il seguente capitolo contiene una serie di approfondimenti su progetti e realizzazioni connessi al tema progettuale.





## **2.1\_ Interventi realizzati prossimi all'area di progetto**

### Restauro dell'ex Raffineria dello Zolfo Almagià

Progettisti:

Bruno Minardi

Anno:

1998

Descrizione del progetto:

Da "Magazzino dello zolfo" a sala polifunzionale per spettacoli e piccolo teatro. Nell'ambito del Programma di Riqualificazione Urbana della Darsena di città del PRG '93, il Comune di Ravenna ha dato vita ad un ambizioso progetto di riqualificazione. I lavori dell'assessorato ai Lavori Pubblici, hanno portato al pieno recupero di un edificio industriale dismesso e architettonicamente significativo, situato nel complesso dell'ex Raffineria di zolfo Almagià.

L'ex Magazzino dello Zolfo, l'edificio principale del complesso, presenta pianta basilicale, con navata centrale e due laterali e un portico su ciascuno dei due lati corti. La struttura portante è interamente in muratura a vista, sia all'interno che all'esterno.

Risalente al 1888, il "Magazzino dello zolfo" è stato acquistato nel 1999 dal Comune di Ravenna con il preciso intento di farne un centro di attività espositive temporanee e all'occorrenza all'attività di pubblico spettacolo di tipo teatrale e musicale.

Il progetto di riqualificazione urbana ha portato alla sistemazione dell'area cortiliva esterna, al ripristino dell'edificio e alla costruzione dei necessari servizi. Per l'ex Almagià sono state ipotizzate due diverse versioni di allestimento. La prima ad uso auditorio e piccolo teatro: prevede la presenza di una pedana mobile e la sistemazione di 286 posti a sedere + 2 stalli per disabili. La seconda ad uso convegni e spazio espositivo: prevede la riduzione dei posti a sedere a 146 +



2 stalli per disabili, liberando circa metà della navata centrale che potrà essere utilizzata per l'allestimento di mostre. Le due navate laterali rimangono prive d'ingombri fissi di qualsiasi natura e sono assimilabili a due grandi foyer.

Tratto da

<http://www.comune.ra.it/Aree-Tematiche/Ambiente-Territorio-e-Mobilita/Dinamica-citta-Info-lavori-pubblici/I-progetti-realizzati/Complesso-ex-Almagia>





## Nuova sede Autorità Portuale

Progettisti:

Anita Sardellini

Anno:

2008

Descrizione del progetto:

La dismissione portuale dell'ultima parte del Canale Candiano e la riconversione a fini urbani della Darsena di città, rappresenta l'innovazione urbanistica più rilevante del PRG '93 del Comune di Ravenna. Il ridisegno della città parte, quindi, da una riflessione sul rapporto tra struttura portuale e città stessa; ciò comporta una prima reintegrazione formale e funzionale di una zona che, per troppo tempo era rimasta lontana e separata dallo sbocco verso il mare. La costruzione della sede dell'Autorità Portuale è, quindi, punto di partenza necessario e fondamentale collegamento tra città storica e porto. Il progetto è, allora, il simbolo della riappropriazione di un luogo e poiché nasce come primo di una serie di interventi previsti dal P.R.U. si presenta come un'occasione interessante per tentare di fare un'architettura di qualità. Inoltre, il ruolo istituzionale dell'Autorità Portuale ci offre l'opportunità di tentare una ricerca d'immagine e rappresentatività, non solo legata alla funzionalità e al soddisfacimento di spazi e servizi, ma anche capace di inserirsi correttamente nel disegno del P.R.U. e nello stesso tempo di assumere un ruolo di riferimento per l'intera Darsena di città e per il suo futuro sviluppo.

Il tema, comunque, non è di immediata e semplice risoluzione e, nonostante i vincoli normativi fossero estremamente restrittivi riguardo l'impianto tipologico (a corte aperta verso il canale, 4 piani fuori terra, utilizzo di materiali tradizionali, ecc..), si è cercato di partire dalla difficoltà posta come dato centrale del processo creativo.

Infatti, la realtà edilizia che circonda l'area di progetto si presenta più come un "vuoto" che come agglomerato, vista la discontinuità dei volumi, con enormi differenze di altezza e la generale orizzontalità delle costruzioni produttive che, unita alle distanze amplificate, non rendono facile la lettura dell'ambiente costruito. Senza poi considerare il fatto che il progetto si inserisce in un luogo che partecipa a una duplice realtà, e cioè una realtà dell'esistente come parte terminale del porto canale, ancora densamente presente in tutte le sue molteplici manifestazioni: fabbriche, depositi, silos e gru e una realtà futura indirizzata alla completa riconversione dell'area. Ciò fa sì che questa duplice realtà si trasformi in una realtà semivirtuale dove la progettazione ha il fondamentale ruolo di inserirsi e di mediare il passaggio tra le due delicate fasi.

Si trattava di cogliere il valore del vuoto, del rapporto con il mare/canale, di capire i piccoli meccanismi che regolano i dispositivi di unione, di passaggio, di attraversamento urbano, lavorando, consapevoli di una realtà storica come quella della città di Ravenna, sugli spazi vuoti e sulla tensione generata da questi ultimi attraverso l'acqua e lo spazio circostante. Il confronto con l'ambiente circostante è avvenuto, quindi, sia su un piano morfologico, sia materico, cercando di trovare la giusta mediazione tra il nuovo manufatto architettonico e le vecchie strutture portuali, cercando di dar vita ad un episodio edilizio di qualità.

L'edificio si dispone parallelamente al Canale Candiano come un volume solido e di grande forza architettonica ma, nello stesso tempo, semplice e di facile lettura. Innanzitutto la scelta fondamentale del progetto è stata quella di far vivere l'edificio in rapporto continuo e diretto con il Canale sin dal piano terra. L'edificio, infatti, è avvolto da un basamento in pietra che innalza il piano terra fino alla quota +1.50 creando una piazza aperta verso il Canale. La piazza è raggiunta da tre lati da un sistema di portici/rampa e gradonate che si articolano, si snodano



e disegnano la complessità dei percorsi e delle fughe, moltiplicando le viste e gli scorci, garantendo la continuità pubblica tra i due fronti stradali.

Il sistema lineare della banchina e del canale, quindi, dopo aver generato il basamento e la galleria/piazza si avvolge attorno ad un corpo cavo centrale, si solleva verso l'alto per due piani, creando una corte totalmente trasparente e di ampio respiro, dopodiché si espande aprendosi nel sistema delle terrazze e della copertura. Al di sopra del basamento in pietra, una pelle in mattoni descrive l'intero volume dell'edificio, avvolgendo le complessità interne e coniugando le necessità tecniche con un materiale, le cui caratteristiche espressive coincidono con la memoria stessa della città.

La struttura lineare della banchina esercita, inoltre, un'interessante tensione sulle facciate dell'edificio che risulta fortemente caratterizzato da tagli orizzontali che segnano le aperture a nastro lungo quasi tutto il perimetro e, dove la tensione è più forte, ovvero lungo le facciate verso le vie di scorrimento, i tagli, entrando e uscendo dalla sezione dell'edificio, enfatizzano l'orizzontalità delle facciate rendendole dinamiche e creando interessanti soluzioni volumetriche ed effetti d'ombra. Il sistema delle aperture è parte fondamentale del progetto, sia dal punto di vista dell'immagine architettonica, sia da quello funzionale e del benessere ambientale. La scansione verticale dell'edificio è, quindi, riassumibile in tre zone: un basamento rialzato dall'aspetto solido e materico e che costruisce l'ambiente urbano e i percorsi, un doppio livello vetrato leggero e trasparente e un sistema di copertura schermante che dialoga con l'ambiente circostante.

Tratto da

<http://architettura.it/architetture/20020830/>



## Edificio Residenziale, lotto 4

Progettisti:

Zucchi&Partners

Anno:

2011

### Descrizione del progetto:

L'edificio residenziale qui presentato vuole porre in relazione reciproca due scale diverse, ragionando sull'evoluzione dei modi di abitare e del loro rapporto con il paesaggio. Alla base delle scelte fondamentali del progetto vi è la grande occasione della costruzione di un nuovo parco urbano e di un waterfront pubblico lungo la Darsena.

La chiarezza dell'impianto tipologico è la migliore garanzia di questa capacità di far dialogare la scala generale della città con quella "intima" della vita quotidiana. La disposizione dei volumi, che seguono l'impostazione del nuovo disegno urbano, risponde alle viste lunghe sulla città e sul mare e al contempo costruisce uno spazio a corte aperto verso il nuovo parco.

Il volume alto a nord si attesta sul nuovo waterfront e massimizza la buona esposizione degli appartamenti. Il corpo basso si piega ad abbracciare lo spazio centrale tra i due edifici. Un "ponte abitato" collega i due corpi, unificandone la silhouette verso l'acqua e creando una grande loggia sulla nuova passeggiata. Lo spazio rialzato della corte si affaccia sulla scarpata verde orientata verso il nuovo parco. Il suo accurato disegno planimetrico e altimetrico crea una sequenza di accessi (la rampa carrabile che raggiunge il seminterrato e quella pedonale che guadagna la quota della corte) che fonde insieme il verde del parco e il selciato della corte.

Tratto da

<http://www.zucchiarchitetti.com/zucchiarchitetti/progetti/edresidenziali/ravenna/schedatesto.html>





## **2.2\_ Interventi realizzati connessi al progetto**

Porto Turistico Marinara, Marina di Ravenna

Progettisti:

Bruno Minardi

Anno:

1996/2009

Dati di progetto:

Destinazione d'uso: porto turistico - servizi alla portualità - cantiere rimessaggio - artigianato di servizio - residenziale - direzionale - commerciale - discount alimentare.

Superficie Comparto: mq. 419.925

Superficie utile edificata: mq. 29.000

Posti barca: n. 1.500

Garage interrato: n. 500

Tratto da

[http://www.brunominardi.it/progetti.htm?v\\_lingua=ITA&v\\_menu\\_lista=METOP-MET02-PRO01-APP08](http://www.brunominardi.it/progetti.htm?v_lingua=ITA&v_menu_lista=METOP-MET02-PRO01-APP08)













Terminal crociere Porto Corsini - Ravenna

Progettisti:

Bruno Minardi con Caterina Fuchi

Anno:

realizzazione in corso

Dati di progetto:

Destinazione d'uso: terminal navi crociera - albergo - borgo  
residenziale - RTA - discount alimentare - uffici - negozi -  
ristoranti - chiesa - centro sportivo - parco pubblico - edifici  
militari

Superficie Comparto: mq. 180.000

Superficie utile edificabile: mq. 41.000

Tratto da

[http://www.brunominardi.it/progetti.htm?v\\_lingua=ITA&v\\_menu\\_lista=METOP-MET02-PRO01-APP09](http://www.brunominardi.it/progetti.htm?v_lingua=ITA&v_menu_lista=METOP-MET02-PRO01-APP09)





Centro Direzionale Porto San Vitale - Ravenna

Progettisti:

Bruno Minardi con Sapir Engineering

Anno:

realizzazione in corso

Dati di progetto:

Destinazione d'uso: dogana Autorità Portuale - direzionale- banca  
- self service - ristorante - VVFF - vigili urbani - veterinario -  
infermeria - negozi

Superficie Comparto: mq. 42.700

Superficie utile progetto: mq. 34.164

Posti auto interrati: n. 500

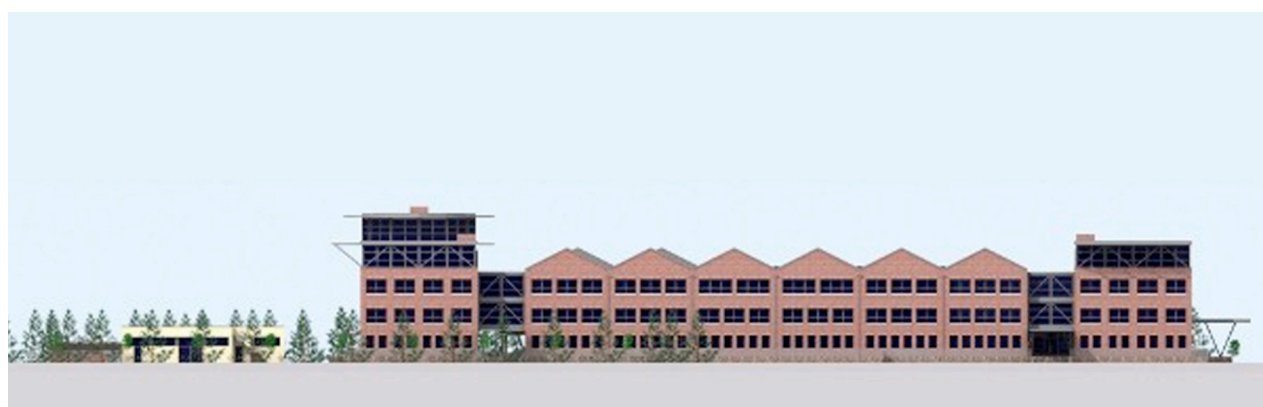
Tratto da:

[http://www.brunominardi.it/progetti.htm?v\\_lingua=ITA&v\\_menu\\_lista=METOP-MET02-PRO04-DIR03](http://www.brunominardi.it/progetti.htm?v_lingua=ITA&v_menu_lista=METOP-MET02-PRO04-DIR03)











## Parco di Teodorico - Ravenna

### Progettisti:

Claudio Baldisserri, Lorenzo Sarti, con Boris Podrecca (capogruppo), A. Aymonino, E. Rambelli, A. Carretta

### Anno:

1997/2007

### Descrizione del progetto:

Gli elementi fondamentali che organizzano il progetto sono:

\_ La pista ciclabile e percorso pedonale protetto di collegamento con il Parco della Rocca Brancaleone.

\_ Le prospettive: per riportare al suo ruolo di protagonista il Mausoleo di Teodorico abbiamo pensato a quattro visioni prospettiche.

La prospettiva "monumentale": partendo dalla zona parcheggi a Nord, delimitata da un lato da un filare di alti pini e dall'altra dagli "orti conclusi", attraverso una leggera discesa, porterà alla quota di imposta del Mausoleo.

La prospettiva "lontana": dalla pista ciclabile, a circa due metri e mezzo di altezza.

La prospettiva "domestica": pensata in corrispondenza dell'attuale viale d'ingresso al Mausoleo e al viale che conduce al cippo in memoria dei caduti.

La prospettiva "improvvisa": si aprirà nel bosco fitto collocato di fronte al Centro Informazioni. Attraverso gli alberi e lungo una scaletta in discesa il visitatore sarà invitato a scoprire il monumento fino ad essere proiettato dentro ad esso.

\_ Gli "orti conclusi": anziché negare la presenza della periferia, che esiste, abbiamo preferito continuare dentro al parco la schematizzazione dell'impianto della lottizzazione circostante. Saranno aree trattate a verde estensivo e delimitate da filari di alberi e siepi. In queste zone potranno eventualmente essere collocate piccole attrezzature di gioco per i bambini e gli





anziani. Ancora una volta sarà la città che diventerà parco, dolcemente senza fratture o cesure decise.

\_ Il parco agricolo: si ipotizzano due diverse soluzioni, la prima prevede che sia trattato a seminativi diversi e ad alberi da frutto (qualora sia ipotizzabile una collaborazione con l'Istituto Agrario), la seconda a prato (che non prevede manutenzioni particolari).

\_ L'acqua: trattata come i vecchi maceri e attraversata da ponticelli in legno costituirà il passaggio emozionale tra l'arrivo e l'ingresso nel parco.

Tratto da:

*Il verde e la città*, Assessorati all'Ambiente e all'Urbanistica, Comune di Ravenna, in <http://www.teprin.com/teodorico.htm>







## **2.3\_ Progetti approvati di futura realizzazione**

### Riqualificazione comparto 8/9 CMC

Progettisti:

Metrogramma (Andrea Boschetti, Alberto Francini, Enzo Fontana) e Chapman Taylor Architetti

Anno:

Progetto:2010

realizzazione: 2011 | 2013

Descrizione del progetto:

Gli studi milanesi Metrogramma B&F e Chapman Taylor Architetti disegnano un nuovo quartiere di 50mila metri quadrati lungo il waterfront di Ravenna. Si tratta del maxi intervento di trasformazione urbana di una storica area di proprietà di Cmc (Cooperativa Muratori Cementisti di Ravenna) con il quale si avvia quel percorso di riconversione delle aree produttive sulla darsena che i cittadini attendono da anni. Incaricati separatamente per la progettazione della nuova sede (Metrogramma) e per la trasformazione dell'attuale sede in un complesso commerciale (Chapman Taylor), i due studi lavorano oggi in sinergia per realizzare un vero e proprio nuovo quartiere. L'articolato programma prevede infatti un mix funzionale: non solo la rilocalizzazione degli uffici Cmc, ma anche la realizzazione di spazi commerciali, aree per la ristorazione, un comparto destinato alla ricettività, nonché piazze, parchi e piste ciclabili. L'obiettivo è realizzare un luogo aperto da restituire alla città, con servizi e spazi collettivi. Il valore dell'operazione è di 150 milioni di Euro. Si prevedono circa due anni di lavori con inizio nel 2011.

L'asse che distribuisce gli attuali uffici Cmc diventerà un "boulevard galleria" aperto alla città. L'edificio di archeologia industriale, la cui composizione di una "navata" centrale e due

"ali" laterali denota una marcata identità architettonica, è stato modificato nella parte centrale per consentire la realizzazione di un secondo livello terziario sopra il piano commerciale che si sviluppa al piano terra. La sopraelevazione avviene attraverso la costruzione di alcuni prismi di vetro giustapposti che consentono l'ingresso della luce naturale all'interno della galleria.

I volumi di nuova costruzione sono disposti a pettine ortogonalmente all'asse della galleria e paralleli al canale della Darsena. Ne risulta una nuova geometria complessiva che disegna tra il manufatto storico e i nuovi volumi una grande piazza pubblica su cui si affacceranno ristoranti, negozi e spazi collettivi.

Sul margine ovest dell'area, lungo la Via Zara, si svilupperà il sistema delle residenze ERP con i relativi spazi verdi attrezzati. Anche in questo caso, i nuovi manufatti sono stati disposti ortogonalmente all'asse principale della passeggiata. Landmark del progetto sarà una torre alta 70 metri che sorgerà sul fronte del Canale Candiano insieme ad una piastra ed un edificio lineare. Mentre la torre rappresenta un nuovo segno distintivo sul "waterfront", la piastra genera una serie di terrazze e piazze che intendono valorizzare al massimo l'affaccio sul canale come luogo di incontro e di scambio.

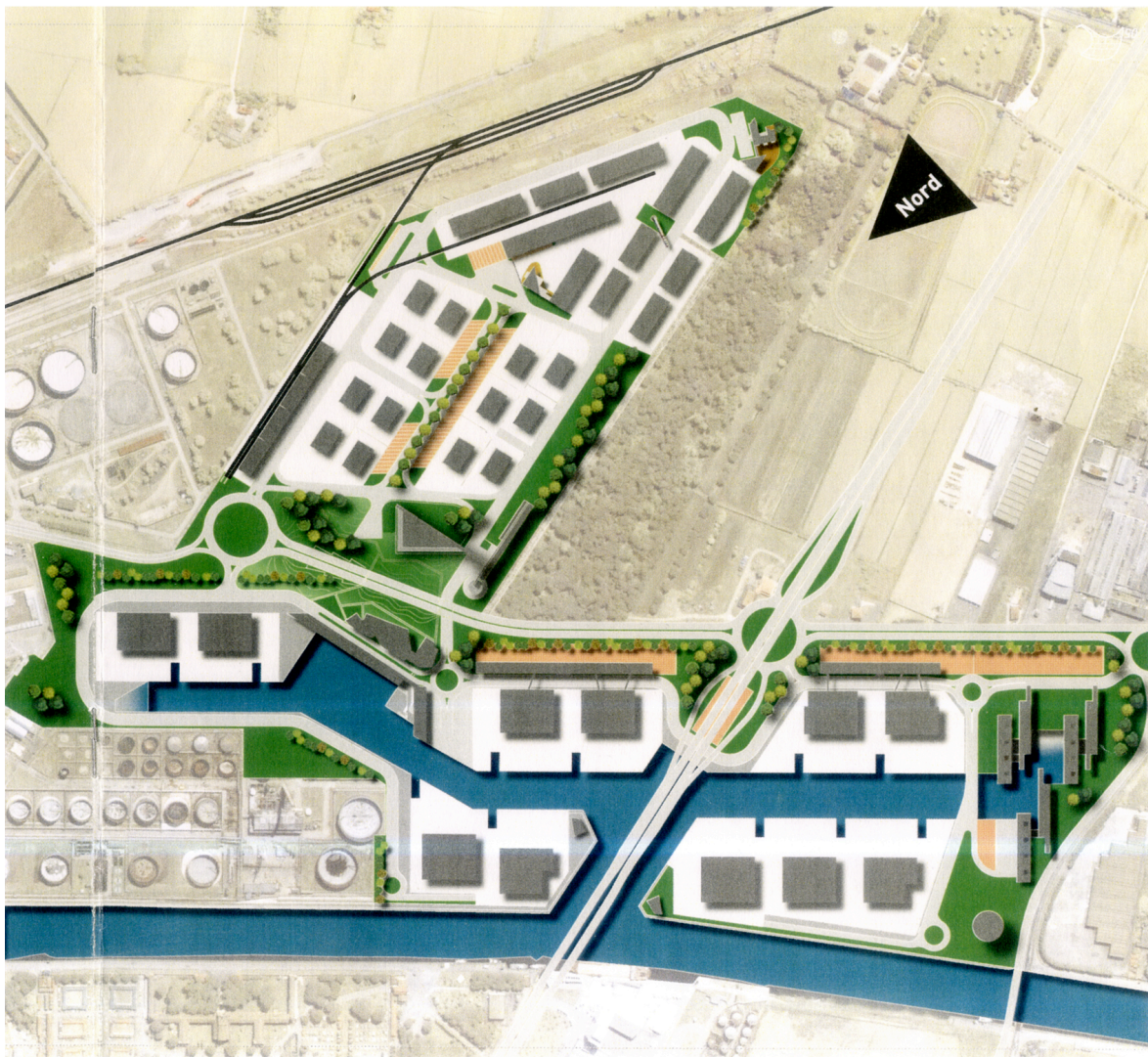
"Il principale materiale di costruzione – spiegano Andrea Boschetti di Metrogramma e Alessandro Stroligo di Chapman Taylor Architetti – sarà proprio il cemento visto il nome e la peculiarità originaria della cooperativa committente, che verrà riproposto in chiave contemporanea attraverso sistemi avanzati di prefabbricazione ad alta efficienza energetica. Gli edifici saranno rivestiti da pannelli in cemento e vetro colorato in pasta. In questa maniera si alterneranno opacità e trasparenze, masse volumetriche e vuoti in un gioco dove la misura e la scala diventano variabili secondarie".

“Il progetto – aggiungono gli architetti – offrirà alla Ravenna di domani l’occasione più importante per valorizzare un luogo magico come quello della Darsena di Città; una nuova porzione di città contemporanea densa di nuovi servizi, spazi collettivi e verde. Il progetto intende enfatizzare, infatti, l’idea di rottura dei recinti produttivi attraverso un progetto che intende rendere completamente attraversabile l’area. Al centro di tutto, l’idea di un grande spazio pubblico quale simbolo principale della riconquista collettiva di suolo per la città. Certamente questa appare una grande occasione per mettere al centro degli obiettivi, oltre che gli interessi di una azienda, quelli di un’intera comunità”.

Tratto da

[http://www.archiportale.com/news/2010/05/architettura/metrogramma-e-chapman-taylor-per-il-waterfront-di-ravenna\\_18919\\_3.html](http://www.archiportale.com/news/2010/05/architettura/metrogramma-e-chapman-taylor-per-il-waterfront-di-ravenna_18919_3.html)





Cittadella della Nautica e dell'Innovazione  
Area ex Sarom

Progettisti:

Ing. Sciacca, Arch. Zuccon

Anno:

conclusione progetto 2007

inizio lavori 2011

Descrizione del progetto:

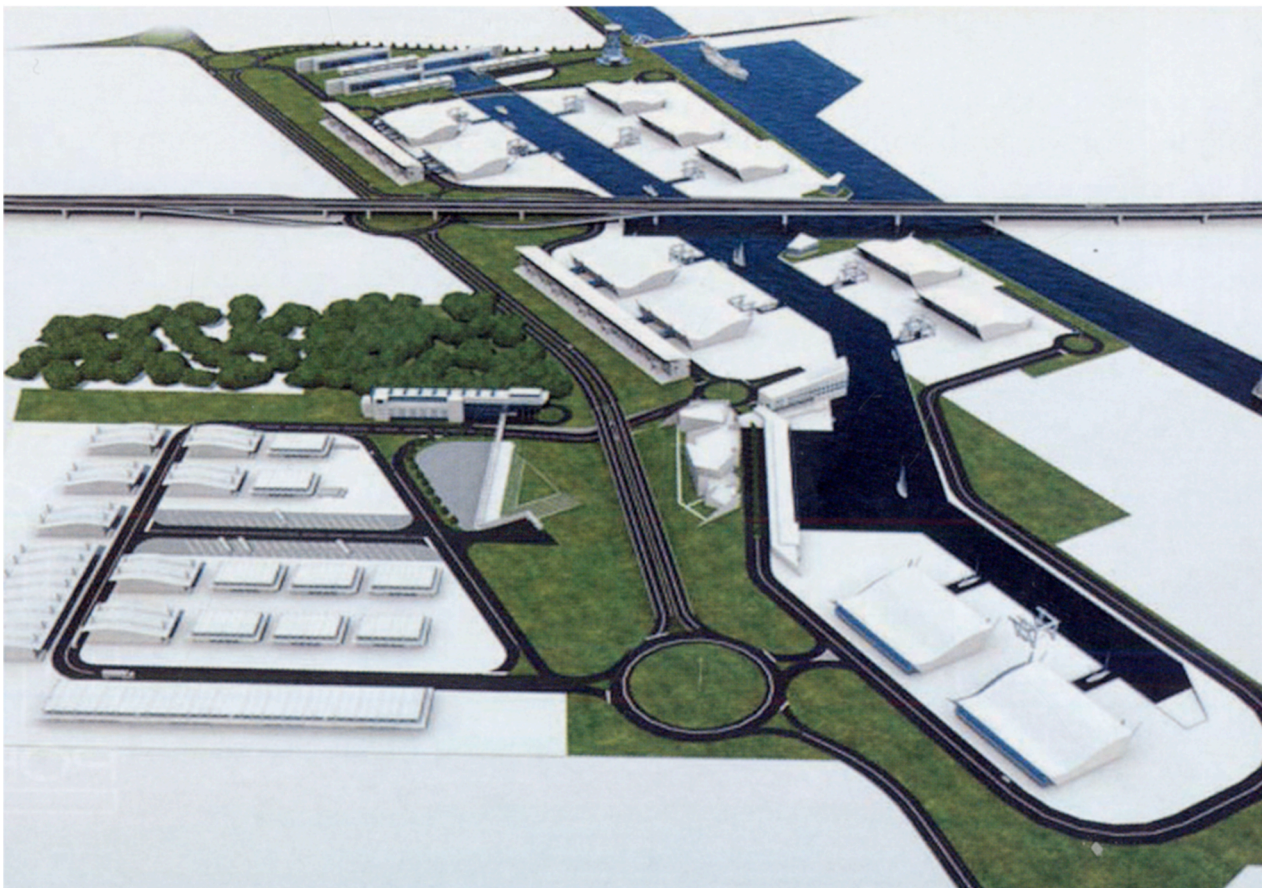
Nel porto di Ravenna è presente, in fronte canale, una vasta area di circa 116 ettari, denominata "Comparto AGIP" (Ex Sarom, impianto petrolchimico), che si estende lungo il Porto Canale Candiano, interessata da attività in parte produttive (28 ettari) ed in parte dismesse/da riconvertire (88 ettari). Il progetto che si colloca all'interno del più ampio programma di interventi che l'Autorità Portuale sta realizzando per riqualificare il waterfront lungo tutta l'asta del Canale Candiano sino a Marina di Ravenna e Porto Corsini.

L'area destinata alla cittadella della nautica è stata pensata come sistema integrato dedicato alla cantieristica ma anche all'ampio ed articolato indotto: vi saranno infatti un centro di formazione professionale, un centro congressi, un centro direzionale per la ricerca su nuovi materiali e laboratori di sperimentazione.

La nuova area produttiva posta in fregio al porto-canale permette la realizzazione di darsene interne senza conflittualità con la navigazione commerciale. La logistica dell'area ed i collegamenti viari con il sistema stradale ed autostradale esistente e futuro (E55) e con il sistema ferroviario nazionale e regionale sono stati studiati appositamente in funzione delle merci che dovranno circolare.

Il progetto, redatto dall'ATI formata dal Consorzio P.o.n.t.e., Acquatecno, Ing. Sciacca ed Arch. Zuccon, vede la sua costruzione attorno ad un nuovo canale interno di larghezza variabile da 40 a







60 metri che si dirama dal Candiano I cantieri sono collocati tutti fronte le darsene interne. Sono contraddistinte per lo scopo cinque aree di diversa ampiezza che vanno da una dimensione di circa 25.000 mq a circa 55.000 mq. Il progetto ne individua la suddivisione in lotti funzionali e relativi capannoni. L'intero complesso si appoggia su via Trieste, che viene pertanto risagomata e potenziata nel tratto compreso tra lo svincolo che adduce al ponte mobile e la nuova grande rotatoria verso Marina a servizio dell'insediamento.

In prossimità delle darsene sorgono i fabbricati a servizio del Centro di formazione professionale ed i Laboratori per la sperimentazione, mentre immediatamente sotto via Trieste sono stati posizionati il Centro commerciale tematico ed un albergo di prestigio che guarda alla pineta. Un rinnovato assetto è previsto anche per l'area a ridosso della strada di accesso al ponte mobile, destinata ad ospitare edifici ad uso direzionale, in relazione alla ricerca scientifica sulla cantieristica ed all'offshore rapportandosi così agli interventi di riconversione della Darsena di città.

Le aree verdi sono disposte seguendo il contorno dell'area di progetto al fine di creare tra il costruito della zona produttiva e le altre destinazioni un adeguato filtro.

Tratto da

[http://www.port.ravenna.it/work/doc\\_alleg/Comunicato\\_22-06-07.pdf](http://www.port.ravenna.it/work/doc_alleg/Comunicato_22-06-07.pdf)



## 2.4\_ Proposta di progetto

### Studio fattibilità "Darsena di città"

Progettisti:

HYD Architettura

Anno:

Progetto 2011

Descrizione del progetto:

La società "Darsena Futura" ha recentemente presentato all'amministrazione cittadina di Ravenna un progetto per la riqualificazione della darsena, firmato dal veneziano **Studio Hyd**. Nello specifico, la proposta prevede che la cordata di imprenditori locali sostenga tutti i costi dell'intervento, ricevendo l'autorizzazione a realizzare un edificio commerciale da 5mila metri quadrati, sviluppato su 4 livelli, da inserire sul molo destro della darsena.

L'idea progettuale prevede una divisione del sito in quattro principali aree funzionali. La prima area, posta nella zona più a ridosso del centro città è composta da un parco urbano con passeggiate ed aree di sosta e di svago come campi sportivi, zone ricreative, bar e ristoranti. L'area è caratterizzata da una nuova pavimentazione, panche per la sosta, piste ciclo-pedonali. L'inserimento di nuove essenze arboree permette di vivacizzare l'area e di avere zone d'ombra in estate. Campi da gioco e ristoranti sono posti invece su piattaforme a ridosso dello specchio d'acqua.

La seconda area è un'area culturale, posta a ridosso dei vecchi edifici industriali e del teatro Almagià e prevede una passerella a filo acqua con delle isole con diversa funzione (biblioteca, zona espositiva, laboratori per la cittadinanza, zona per spettacoli). Queste funzioni sono inserite su bassi edifici aperti





alla cittadinanza, realizzati in legno e vetro. Lungo l'area culturale si è previsto il recupero delle vecchie gru industriali ai fini espositivi e come "torri di osservazione" per il centro cittadino.

Una terza zona è di carattere commerciale e direzionale, con servizi allo yachting, uffici e zone commerciali. Tutte queste funzioni trovano posto in un grande edificio in acciaio aperto verso l'esterno, che costituisce un ulteriore polo di attrazione per la zona.

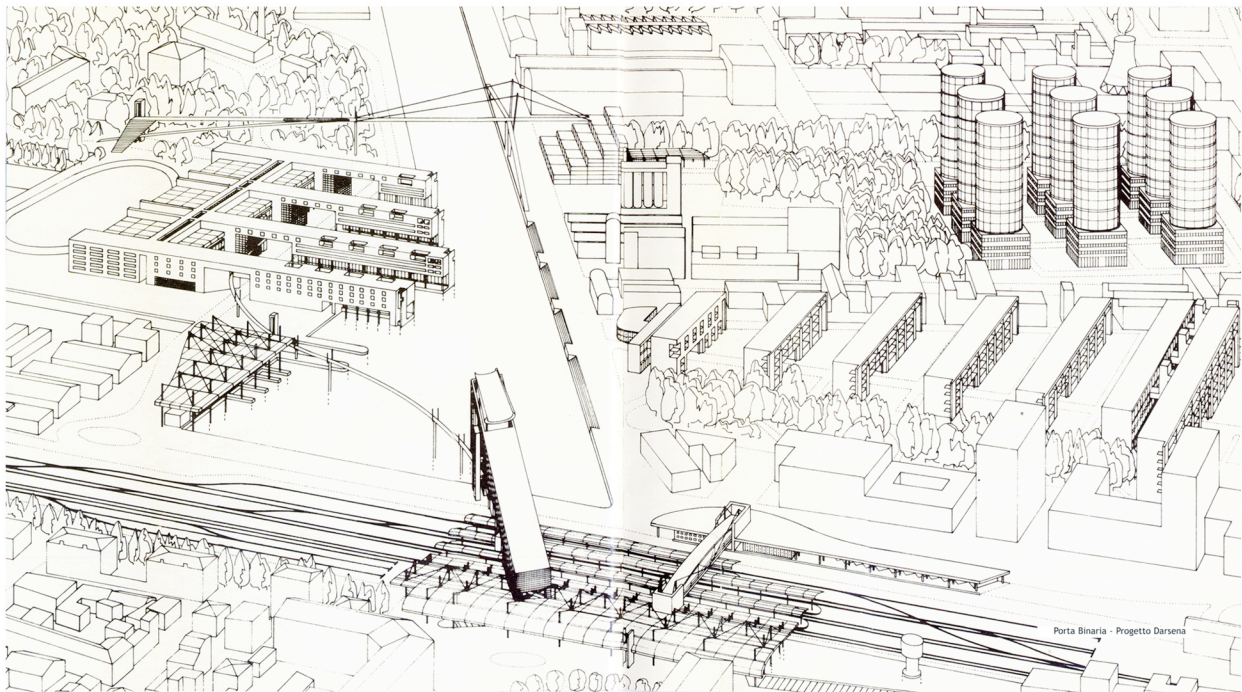
L'ultima area è posta a ridosso della ferrovia e prevede un edificio di carattere ricettivo, caratterizzato da un'ampia copertura vetrata che offre riparo alle imbarcazioni. Nella previsione della realizzazione di un ponte pedonale che scavalchi i binari ferroviari esso si colloca in un punto strategico in quanto vicino al centro cittadino, alla stazione ferroviaria e ora anche ad un approdo per il turismo da diporto.

Ultimo elemento caratterizzante è un bar ristorante galleggiante che funge da collegamento tra un lato e l'altro della darsena. Questo edificio riprende i materiali già utilizzati – vetro, acciaio e legno – ma è un edificio molto trasparente e molto leggero, che di notte diventa quasi una lanterna sull'acqua.

Tratto da

[http://www.archiportale.com/news/2011/07/architettura/ravenna-nuovo-look-per-la-darsena\\_23447\\_3.html](http://www.archiportale.com/news/2011/07/architettura/ravenna-nuovo-look-per-la-darsena_23447_3.html)







## **2.5\_ Progetti urbani redatti su iniziativa privata**

### Progetto "Porta Binaria"

Progettisti:

Aldo Aymonino e Lorenzo Sarti

Anno:

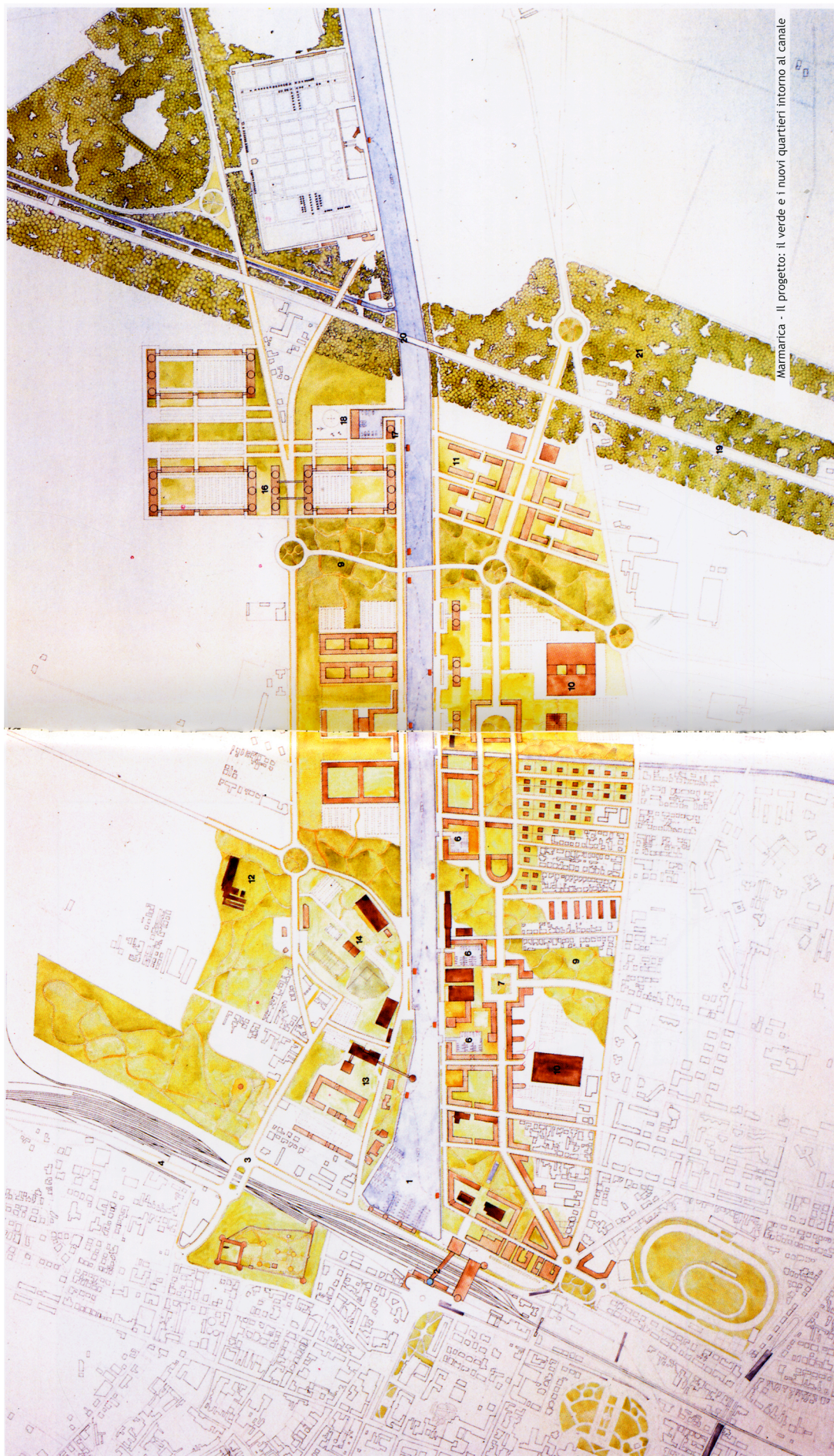
1989

Descrizione del progetto:

Il 22 aprile 1989 viene presentato uno studio, che comprende anche un concorso di idee, avente per oggetto la Stazione di Ravenna. L'iniziativa è proposta dal Comune di Ravenna e dal Centro di Formazione Professionale "Albe Steiner" in collaborazione con le Ferrovie dello Stato. Essa raccoglie numerosi contributi, sia dal mondo della scuola che da professionisti, soprattutto ravennati. Il campo di indagine non si limita alla stazione: tutte le proposte affrontano il tema del rapporto fra la città e l'acqua, e conseguentemente il superamento della frattura provocata dal fascio dei binari ferroviari. Fra le proposte progettuali spicca quella elaborata da Aldo Aymonino e Lorenzo Sarti, che si definisce "Progetto Darsena". In effetti il loro progetto non si limita a ripensare la stazione ferroviaria, ma affronta il tema passando attraverso valutazioni di ampia scala per giungere alla ridefinizione della testata del Canale Candiano. La proposta che viene avanzata immagina una stazione ponte per superare la barriera rappresentata dal fascio dei binari, consentendo così un collegamento più agevole fra il centro storico e la darsena, e suggerisce un nuovo assetto per le aree ormai dismesse, o sottoutilizzate, poste lungo il tratto terminale del canale.

Tratto da

"Il mare dentro - la Darsena di Ravenna 1988-2008" di Fabio Poggioli, 2010, Danilo Montanari Editore; pagg. 17-19.



Marmarica - Il progetto: il verde e i nuovi quartieri intorno al canale

## Progetto "Marmarica"

Progettisti:

Massia Casadio, Giuseppe Grossi, Bruno Minardi

Anno:

1989

Descrizione del progetto:

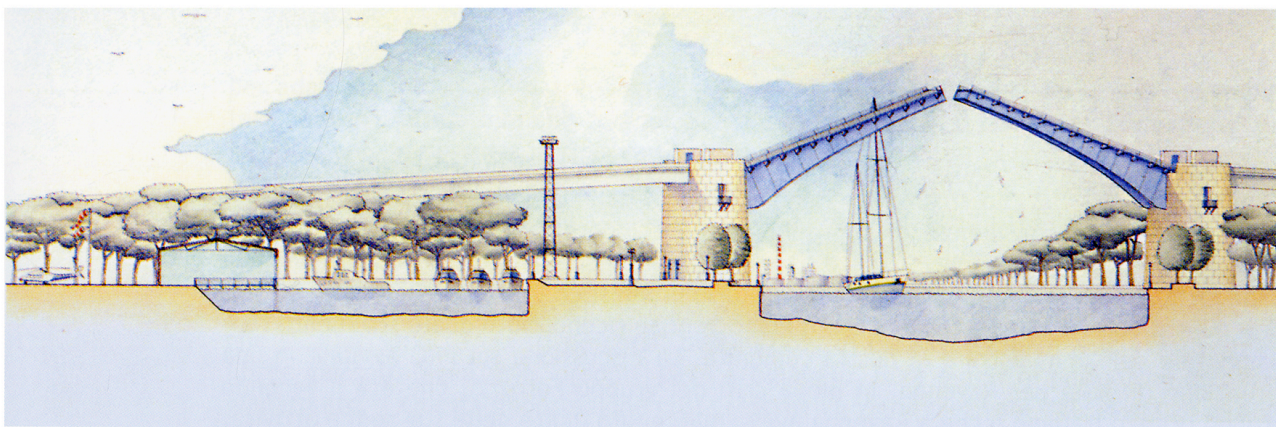
La riflessione alla base dell'ipotesi progettuale parte dal tentativo di affrontare l'intero sistema territoriale ravennate, con particolare riguardo alla parte est del territorio e alla rete infrastrutturale.

L'analisi che viene riportata riferisce di uno scenario generale caratterizzato da una progressiva terziarizzazione dell'economia e quindi di una crescente esigenza di occasioni e spazi per il porto, in chiave commerciale e logistica, per il turismo e l'università.

Da qui un disegno che propone interventi risolutivi per l'intero sistema infrastrutturale, individuando una soluzione per la cesura, determinata dal Canale Candiano, dalla circonvallazione esterna, da superare con un nuovo tratto di viabilità ad est della Darsena di Città, inserita in un corridoio verde, che attraverserebbe il canale su di un ponte apribile, così da garantire la navigabilità del tratto terminale del porto.

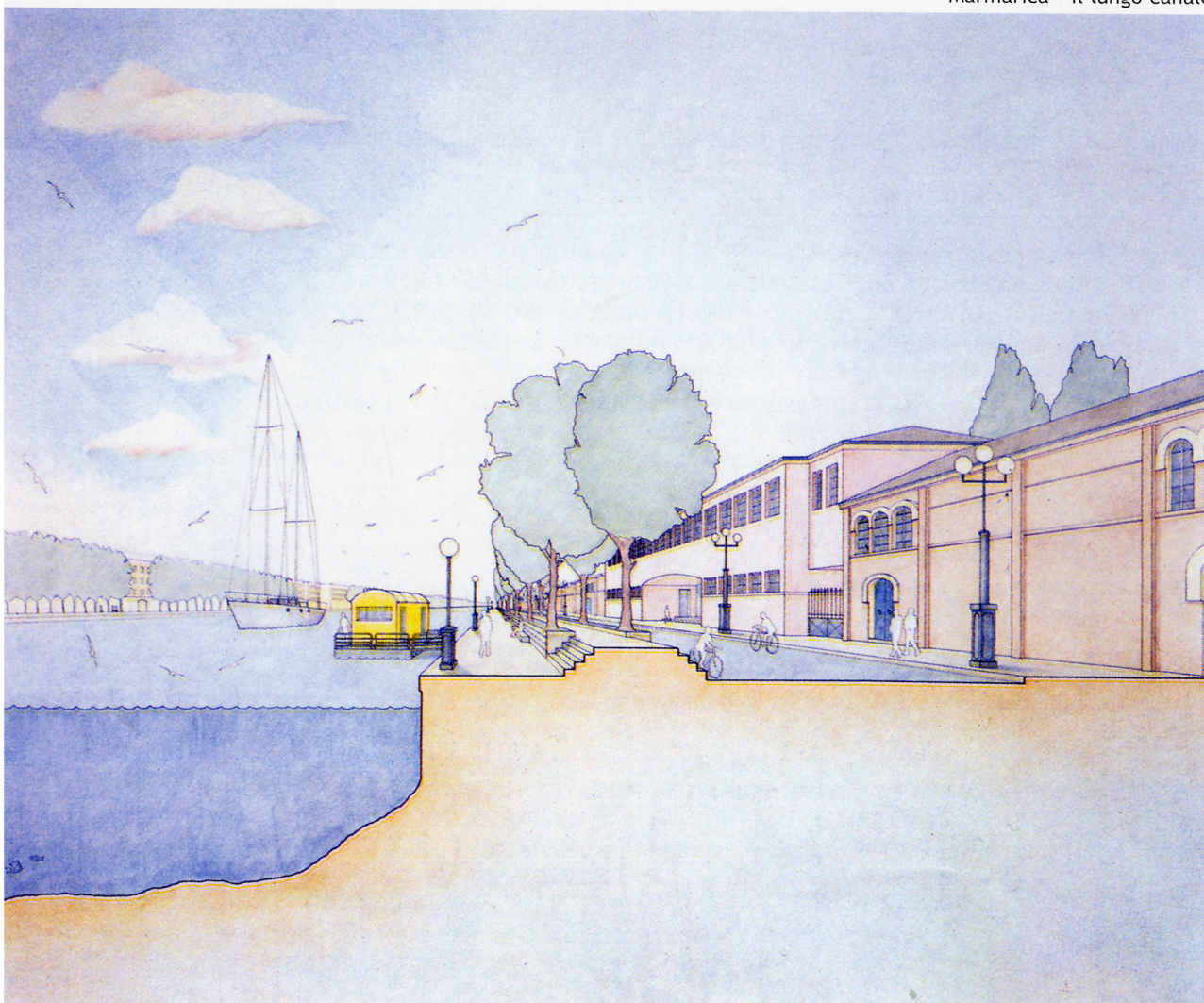
Lo studio interviene poi per ridisegnare quelle parti di territorio comprese fra il nuovo collegamento viabilistico e la città, occupate dal vecchio porto. L'elaborazione, arricchita da una ricerca storica e documentaria di quei luoghi, avanza una proposta per il lato sud caratterizzata da un nuovo viale centrale di spina su cui si innesta il nuovo tessuto costituito in gran parte da nuovi ampi isolati residenziali. Più originale è la parte a sinistra del canale, il lato nord, per la quale si propone un sistema insediativo costituito da diverse unità spaziali autonome, inserite nel verde con destinazioni terziarie quali centro direzionale del porto, università, parchi e musei. Altro aspetto





Marmarica - Il ponte apribile

Marmarica - Il lungo canale



caratterizzante della proposta è la “stazione ponte” messa a connessione del Centro storico con la parte di città posta ad Est dei binari ferroviari. Lo studio, pur spingendosi in elaborazioni molto dettagliate, che arrivano fino alla scala edilizia, nella definizione di alcuni comparti, non riporta quei dati quantitativi che ci si aspetterebbe.

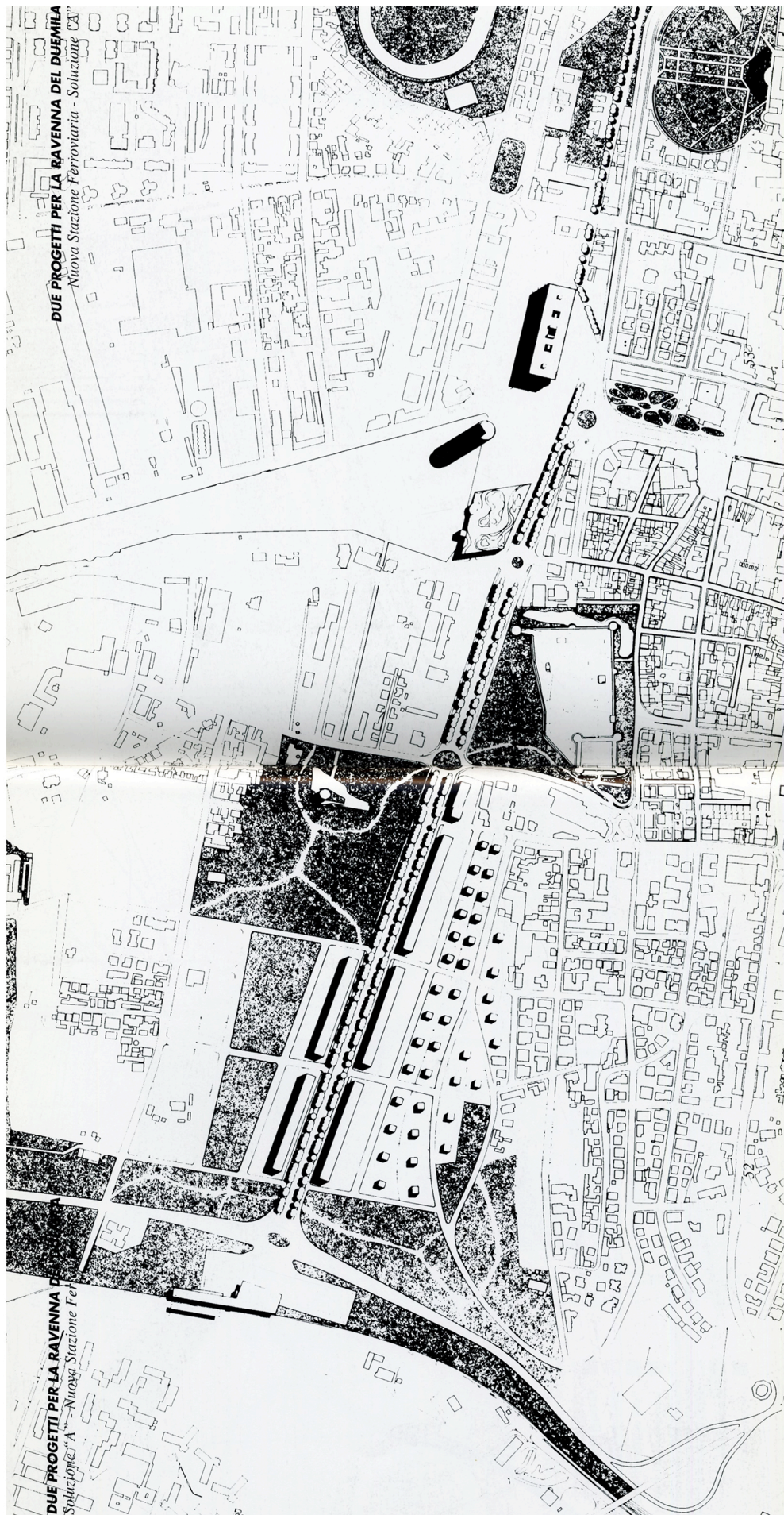
Dalle elaborazioni emerge una immagine pittoresca della futura Darsena, caratterizzata da edifici bassi, con una passeggiata lungo canale alberata e arredata.

La proposta avanzata per la Darsena di città rispecchia il dibattito urbanistico nazionale di quegli anni, toccando due temi su cui il confronto è più acceso: il primo riguarda il riutilizzo dei “vuoti urbani” rilasciati dal processo di dismissione da parte di attività produttive e portuali; la seconda questione attiene alla domanda di superamento della pianificazione urbanistica, che molti considerano un ostacolo alla necessità di innovazione del paese, a favore di un processo di trasformazione del territorio basato esclusivamente sulla promozione, da parte di privati, di progetti che riguardano aree specifiche sganciate da quel quadro generale che poteva essere rappresentato dal Piano.

Tratto da

“Il mare dentro – la Darsena di Ravenna 1988-2008” di Fabio Poggioli, 2010, Danilo Montanari Editore; pagg. 20-25.







## Progetto "Ravenna 2000"

### Soluzione A – Nuova Stazione Ferroviaria

#### Progettisti:

Aldo Aymonino, Claudio Baldisserri, Claudio Cavalcoli, Giovanni D'Antonio, Lorenzo Sarti

#### Anno:

1992-93

#### Descrizione del progetto:

L'eliminazione della stazione e della ferrovia consente la creazione di un nuovo sistema di piazze che costituiscono la "logica conclusione" di quello centrale. La darsena, non più utilizzata a scopi industriali, verrà recuperata come piazza d'acqua destinata a usi turistici, ludici, o semplicemente contemplativi. Su di essa se ne affaccia un'altra lastricata di pietra che è definita da un piano inclinato e da un edificio alto. Il piano inclinato è un giardino trattato con piante basse e fiori coloratissimi. Esso sarà disegnato da percorsi e spazi sinuosi tra le aiuole e potrà anche essere utilizzato come una grande platea per spettacoli all'aperto e sull'acqua. Sotto di essi troveranno posto due piani di parcheggi che costituiranno il terminale necessario per tutte le nuove attività proposte. Dalla parte opposta l'edificio alto conterrà funzioni direzionali e commerciali oltre ad un'ulteriore quota di parcheggi. Al centro di questo sistema una torre di 80 metri costituirà l'elemento geometrico ordinatore della nuova sistemazione. Essa, con i piedi volutamente nell'acqua, conterrà un albergo per 150 stanze più servizi connessi.x

Ravenna, la città dei campanili rotondi, si proporrà simbolicamente attraverso essa. E' pensata rivestita nella stessa pietra della piazza e disegnata sul prospetto verso il centro storico da piccole finestre (due ogni piano) fuori scala. Il fronte verso la darsena è invece completamente vetrato e introflesso all'interno del perimetro ideale di un cilindro. Verso



la darsena, "incastrati" nel piano inclinato sono stati posti, come volumi autonomi un bar e ristorante. Da questo punto, in cui tre elementi costruiti si contrappongono, in maniera quasi metafisica, confrontando la loro geometria semplice con la natura dell'acqua, parte un viale alberato. Verso nord conduce alla nuova stazione passeggeri e verso sud collega questa parte di città con il parco archeologico e la basilica di S. Apollinare in Classe. Lungo questo viale si dispongono in successione:

La nuova stazione ferroviaria.

Secondo noi dovrà consistere solo in un piccolo ma significativo edificio composto dalla minime attrezzature necessarie.

Il quartiere residenziale.

Ravenna non ha un quartiere residenziale di pregio degno di questo nome. Lo proponiamo in questa zona che ha tutte le caratteristiche necessarie: accessibilità, vicinanza al Centro Storico e alle infrastrutture esistenti, oltre ad un alto valore ambientale, data l'esistenza di emergenze storiche e paesaggistiche. E' pensato con una tipologia a villini di uno o due piani per la sua grande parte e con quella in linea (edifici a sei piani più attico) per il fronte verso il viale alberato.

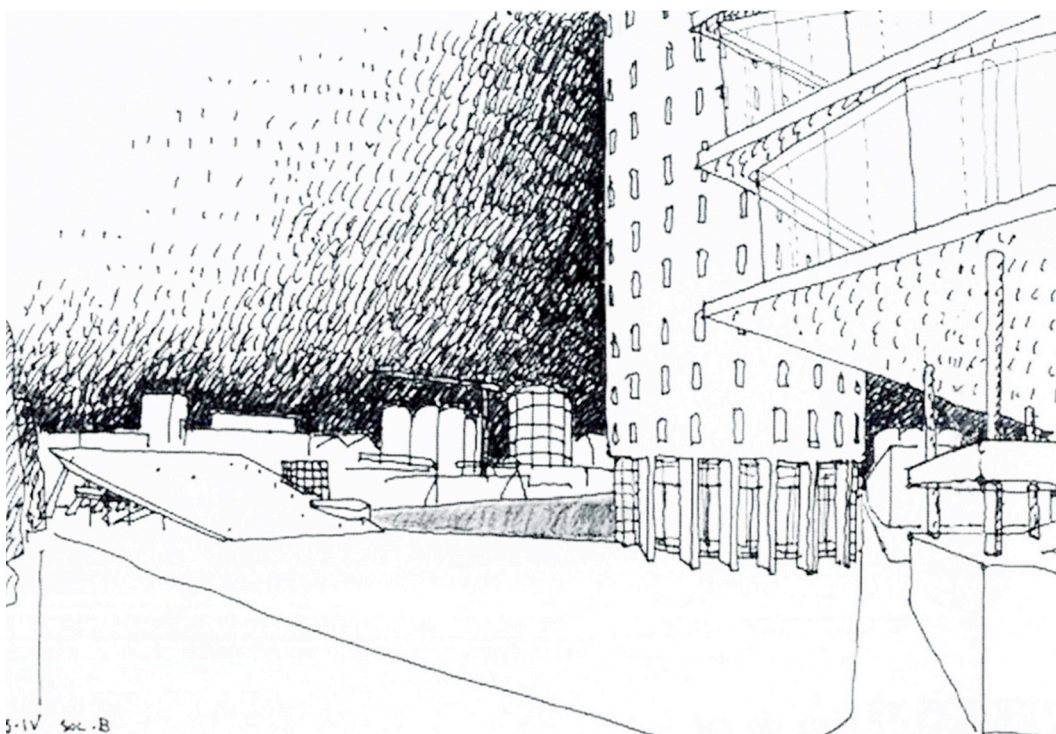
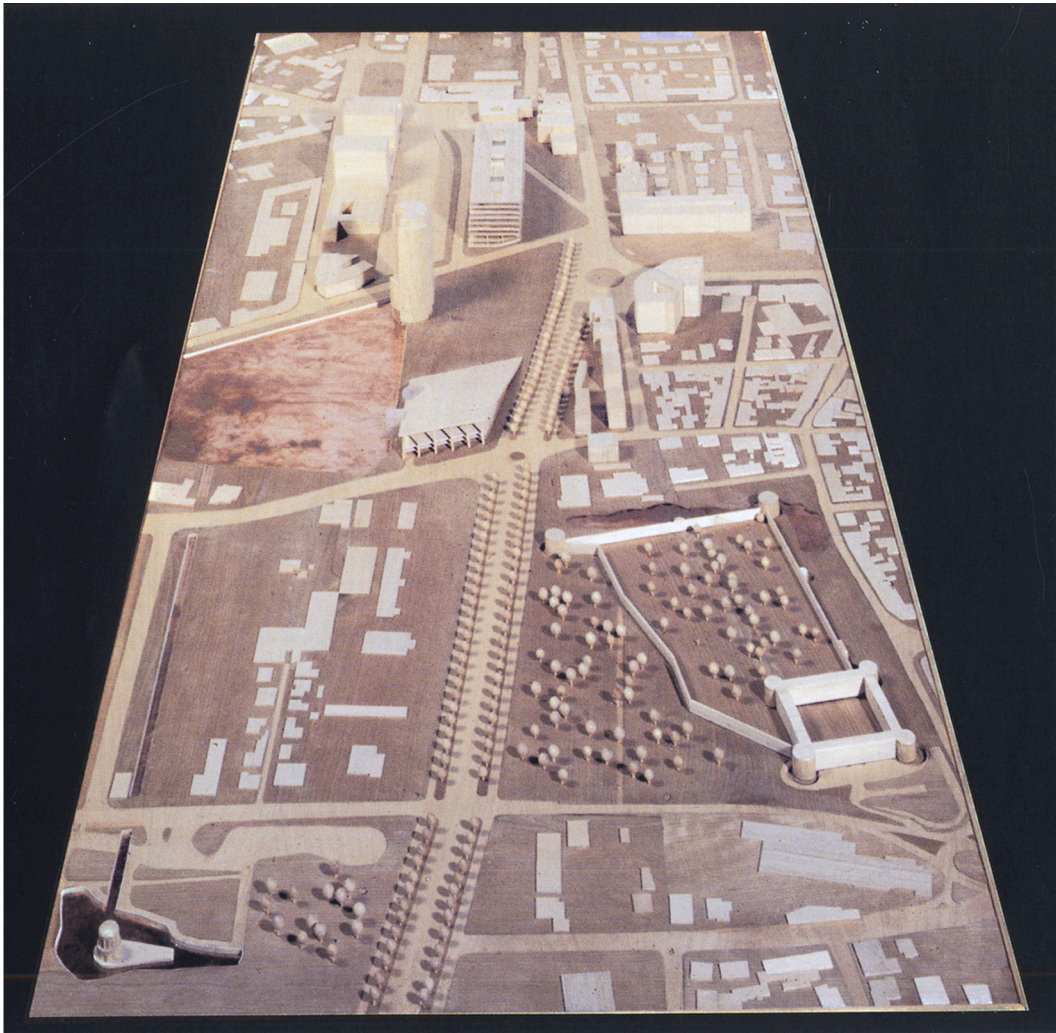
La tomba di Teodorico, il suo parco circostante e la Rocca Brancaleone.

Questi mediante un collegamento a raso, immediato e per nulla costoso, potrà costituire un unico parco archeologico urbano di notevoli dimensioni. Chiaramente dovrà essere ridisegnato unitariamente con grande attenzione.

Il sistema delle piazze "marittime".

Esse, già descritte, chiuderanno il sistema delle piazze centrali e apriranno la città antica alle nuove possibilità di riutilizzo delle aree a disposizione lungo la darsena. In queste potranno trovare posto destinazioni commerciali direzionali, e residenziali. Gli edifici industriali ormai inutilizzati lì





x

presenti potranno essere riconvertiti anche a funzioni universitarie e turistiche.

I giardini pubblici e l'ippodromo, l'isola S.Giovanni, S.Giovanni Evangelista, la Loggetta lombardesca.

Collegati tra loro tramite percorsi pedonali a raso o in sottopasso formeranno un unico e grande giardino nel cuore della città.

I verdi pubblici.

Lungo l'attuale area di sedime della ferrovia sono esistenti o in previsione diversi spazi verdi a disposizione. In boulevard, che all'altezza della darsena diviene viale alberato, pedonale, ciclabile o sede di una eventuale metropolitana leggera su gomma, e mai carrabile, permetterà il riappropriarsi di quegli spazi e il loro reale utilizzo come attrezzature verdi di quartiere.

Il parco archeologico e la basilica di S.Apollinare in Classe.

Il boulevard e il viale alberato terminano nel parco Archeologico di Classe. Esso diventerà così parte integrante della città di Ravenna, comodamente raggiungibile a piedi, in bicicletta o con l'autobus. L'intero progetto disegna così un "parco lineare archeologico urbano". Sovrapponendo ad esso diverse possibilità di usi e funzioni questo diviene un insieme articolato e complesso che manifesta il giudizio critico sulle troppo semplicistiche categorie di intervento e sulle monofunzionalità urbanistiche della aree. Sottolinea anche la possibilità di mutare il volto della città con un progetto architettonico "verde" e con una idee, in fondo, molto semplice.

Tratto da

"Due progetti per la Ravenna del duemila - L'area ferroviaria e la città", di Aldo Aymonino, Claudio Baldisserri, Claudio Cavalcoli, Giovanni D'Antonio, Lorenzo Sarti, 1994, Umberto Sala Editore, Pescara; pagg. 49-68







## Progetto "Ravenna 2000"

Soluzione B – Stazione ponte

Progettisti:

Aldo Aymonino, Claudio Baldisserri, Claudio Cavalcoli, Giovanni D'Antonio, Lorenzo Sarti

Anno:

1992-93

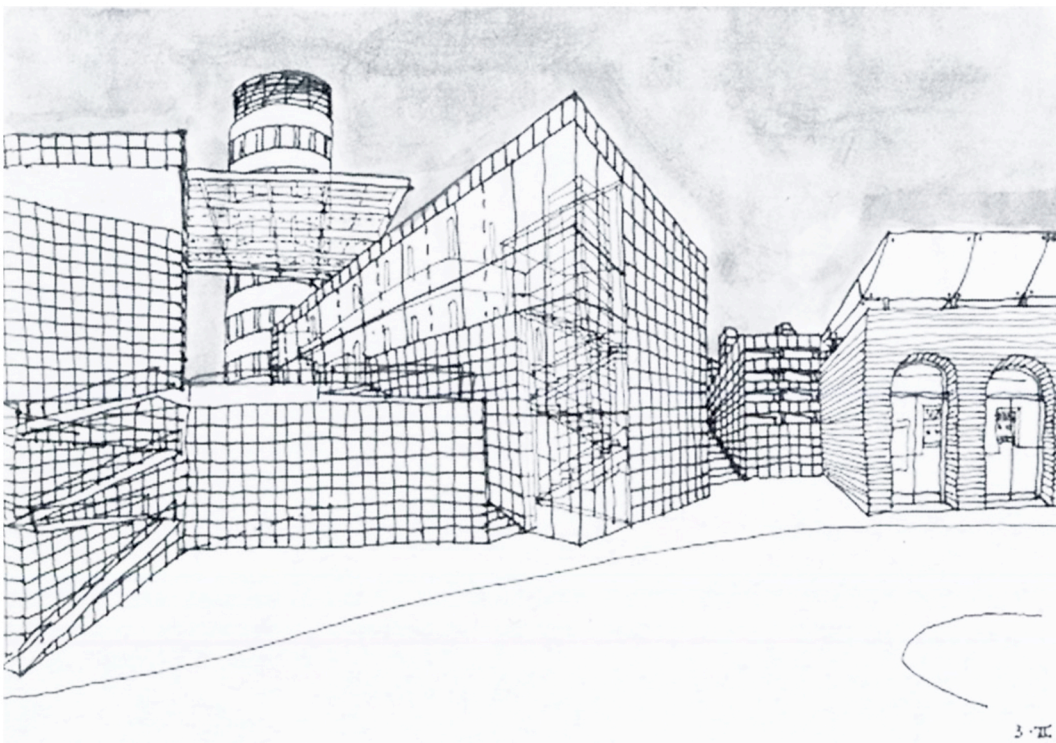
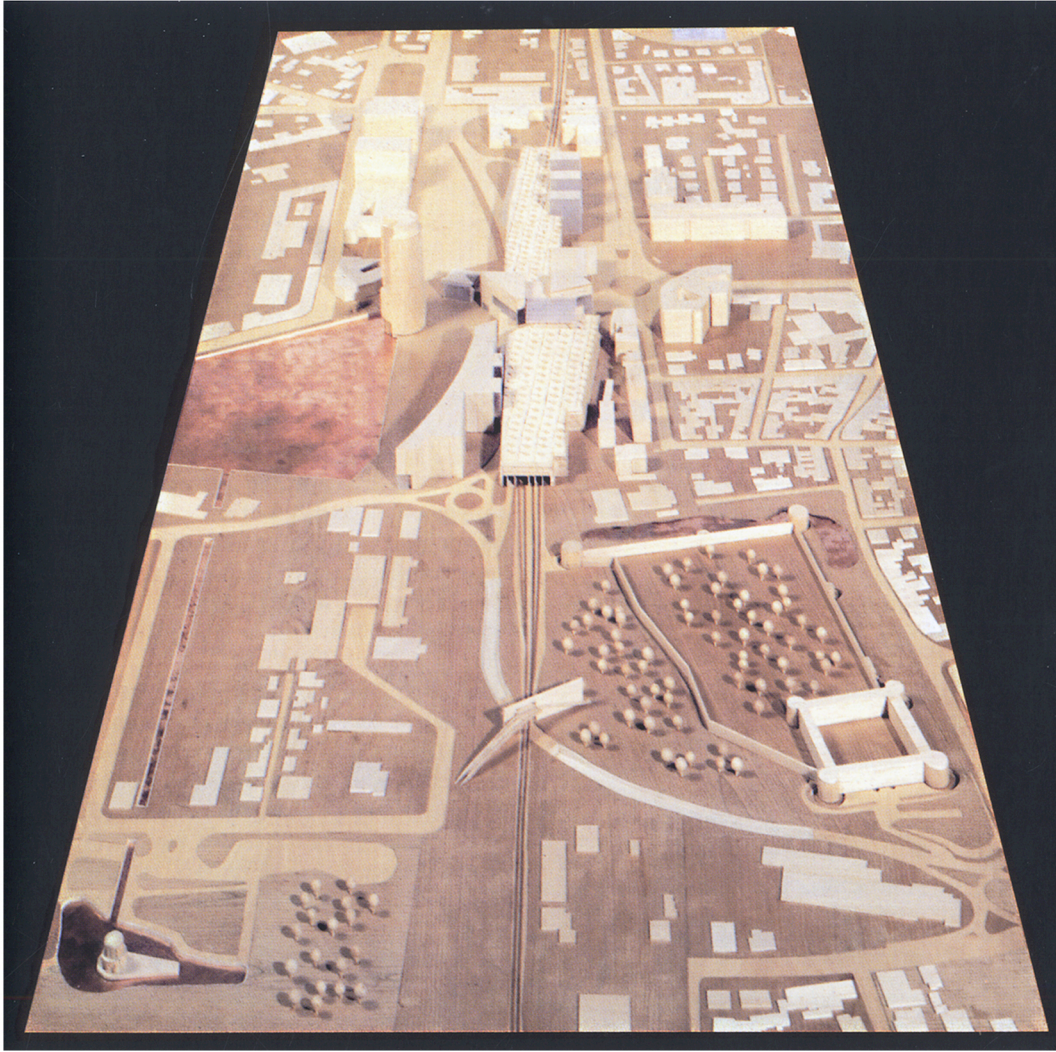
Descrizione del progetto:

Questo progetto mantiene i binari passeggeri così come sono mentre una parte della stazione esistente (i cinque arconi del progetto originario, l'unica parte architettonicamente significativa) viene inglobata nel nuovo edificio che, scavalcando il piano di ferro, si imposta su una quota di +7,50 metri.

A questo livello vi è una piattaforma, che, oltre a coprire i binari, costituisce la nuova area di parcheggio multipiano per alloggiare circa 1200 auto che hanno accesso diversificato da nord e da sud. Questi posti auto sono parzialmente a servizio dei residenti ravennati e del bus terminal oltre che dei nuovi servizi e del turismo.

Al centro di questo complesso trova posto la piazza pedonale coperta posta alla quota di 8.50 mt., fiancheggiata da un centro commerciale e ricreativo e per ulteriori spazi per il commercio al dettaglio che filtrano l'uscita dei parcheggi verso la piazza.

Da quest'ultima si ridiscende con una rampa verso Est alla nuova piazza sull'acqua (pedonale anch'essa), ulteriore centro di attività dominato dall'edificio curvo dell'albergo di 150 stanze (con bar, ristorante e negozi al piano terra), dalla torre del centro direzionale del porto, (che conterrà uffici pubblici e privati) e dal fabbricato della stazione degli autobus che disegnano la spazialità della nuova piazza d'acqua. Su viale Pallaicini tre piccole torri (di altezza uguale alla media degli edifici prospicienti la piazza Farini) sono destinate a contenere degli uffici e un residence.



La grande mole del nuovo edificio lineare, nel suo lato verso la città, è quindi continuamente interrotta e contraddetta dalla presenza non solo di questi piccoli edifici ma anche dalla facciata della stazione, dallo sperone del centro commerciale (che segna con la sua presenza le risalite verticali e gli accessi alla piazza sopraelevata) e dalle case esistenti su via Maroncelli, mentre nel lato verso la darsena il grande albergo, il lato est del centro commerciale, il terminal degli autobus e le rampe di risalita ai garages ottengono lo stesso scopo con presenze lessicamente e volumetricamente più significative.

Il problema della saldatura delle due parti di città è risolto quindi con un edificio che è esso stesso città.

Ha notevoli dimensioni ed è volutamente complesso nei volumi e nei percorsi interni ed esterni.

La piazza sopraelevata è organizzata da volumi articolati che trovano nei diversi allineamenti e disassamenti le relazioni tra loro stessi mentre quelli destinati a parcheggi sono compatti e geometricamente definiti dalla iterazione dei grandi "camini" di areazione e illuminazione che li attraversano verticalmente.

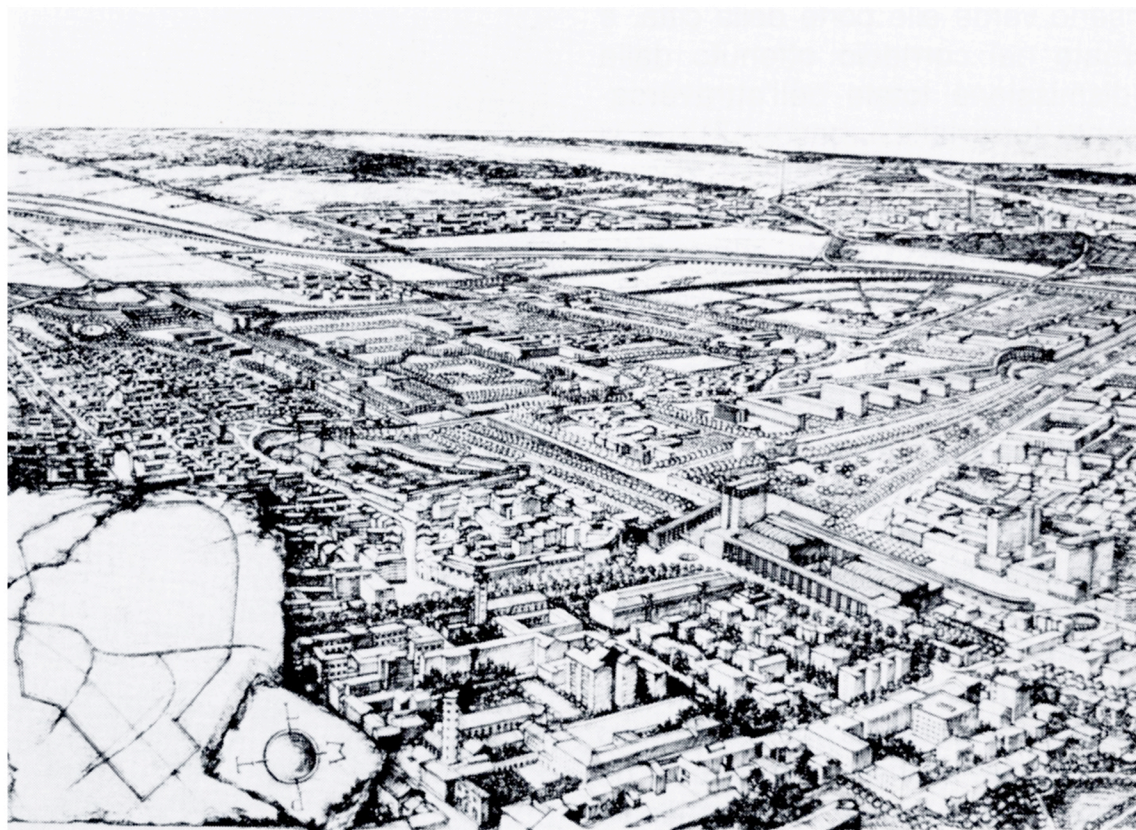
I materiali pensati sono il Klinker per i rivestimenti esterni e per le pavimentazioni della piazza sull'acqua e di quella sopraelevata, il vetro e l'acciaio per le altre parti. Nelle aree liberate dalla rimozione dei binari merci (per i quali è previsto un passante ferroviario ad est della città) verrà attuato un ampliamento considerevole del parco della Rimembranza attorno al Mausoleo di Teodorico e il suo Congiungimento alla Rocca Brancaleone (che aumenta notevolmente lo spazio verde che la circonda) attraverso un ponte pedonale, mentre un sottopasso su via Circonvallazione alla Rotonda darà continuità alla circolazione veicolare.

Nelle zone di bordo delle nuove aree verdi è previsto un completamento edilizio a villini a due piani che vanno a segnare il nuovo confine tra l'edificato e il verde.

Tratto da

"Due progetti per la Ravenna del duemila - L'area ferroviaria e la città", di Aldo Aymonino, Claudio Baldisserri, Claudio Cavalcoli, Giovanni D'Antonio, Lorenzo Sarti, 1994, Umberto Sala Editore, Pescara; pagg. 49-68







Progetto di riqualificazione urbana dell'area Nord-Est di Ravenna.  
Soluzione con eliminazione del fabbricato viaggiatori

Progettisti:

Paolo Bolzani, Alberto Giorgio Cassani ed Andrea Ricci.

Anno:

1993

Descrizione del progetto:

Il progetto reinterpreta criticamente le grammatiche generative del testo urbano sulla base della conoscenza delle vicende storiche dell'area, affrontando le questioni di forma urbana all'interno di una serrata dialettica tra momenti innovativi e momenti conservativi.

In prima istanza ci si pone come obiettivo principale quello di riconnettere tre aree urbane che si sono formate strutturandosi e inurbandosi separatamente nello spazio e nel tempo a causa del duplice vincolo dovuto alla presenza dall'asse ferroviario nella direzione Nord-Sud e dall'alveo del Canale Candiano, in direzione Est-Ovest. Il perseguimento di questo obiettivo avviene attraverso l'adozione di alcune tecniche che afferiscono ad ambiti disciplinari differenti: la progettazione architettonica, quella infrastrutturale, la conservazione del patrimonio edilizio esistente, il disegno del verde.

La storia del sito indica come l'accorpamento dei due sistemi infrastrutturali, ferrovia-porto, si sia verificato in un momento in cui ciò poteva avvenire effettivamente sulla cinta periferica della città, poiché netta era la separazione tra la zona residenziale ad Ovest, all'interno del tracciato delle mura uriche e le restanti aree esterne a questo sistema (commerciale, portuale, protindustriale).

Il problema urbano che si è venuto a creare è quello che si presenta in tutte le città in cui la ferrovia viene fatta transitare in maniera tangente all'agglomerato urbano: le aree esterne, inizialmente quasi disabitate, subiscono un processo

continuo di edificazione e di popolamento nel tempo che determina il progressivo formarsi di quartieri separati fisicamente dal centro urbano e quindi soggetti ad una istanza di dequalificazione del tessuto fondiario e sociale. Una prima risposta a questi problemi è optare per una *stazione-ponte*, cioè adottando una tipologia che, rispetto a quella tradizionale, si presenta più ricca dal punto di vista dei servizi e più flessibile sul versante funzionale.

Una soluzione meno puntuale è invece caratterizzata dalla *stazione con linea interrata*, soluzione "metropolitana" per eccellenza, che comporta l'interramento complessivo della ferrovia nel tratto urbano: ma a Ravenna per le caratteristiche geologiche particolari del sito, rappresenta una soluzione eccessivamente onerosa, anche se più soft risulta l'impatto ambientale, sostanzialmente rimanendo immutate le condizioni relative all'impianto infrastrutturale.

Ulteriore ipotesi, oggetto del presente progetto, riconosce invece ed accetta il mutamento subito dall'area, e prende atto delle avvenute modificazioni. Se l'obsolescenza funzionale del tratto terminale del Candiano ne decreta la dismissione, ugualmente l'allontanamento dell'area produttiva rispetto alla linea ferroviaria e quindi alla stazione prevede un riavvicinamento funzionale della ferrovia stessa alle aree portuali produttive, con la creazione dei due scali merci in destra e sinistra Canale.

Ma questo spostamento ad Est del transito su ferro ci sembra maggiormente coerente con una totale dismissione del corridoio ferroviario che attualmente taglia in due la città, imponendo una diversa dislocazione della stazione passeggeri, concepita in una versione aggiornata come struttura polifunzionale a ponte, con binari interrati, negozi e servizi, in prossimità del Villaggio ANIC, in modo da riassorbire alla struttura urbana questo quartiere, che peraltro potrebbe e dovrebbe mantenere e rafforzare una propria identità di centro periferico formalmente riconoscibile.



Questa nostra proposta dunque non ripristina una situazione antica, poiché riconosce le mutate condizioni ambientali in cui si viene ad operare.

Le scelte progettuali a scala territoriale definiscono una vasta area triangolare e sono costituite sostanzialmente da tre elementi ordinatori: il nuovo *asse culturale* progettata sull'area ferroviaria dismessa nel tratto urbano settentrionale, il nuovo *parco urbano* sul Canale Candiano tombato ed il nuovo *sistema delle infrastrutture* viarie che completano il sistema di circonvallazione a Nord-Est della città.

Tratto da

"Eros e pòlemos tra città e stazione" di Paolo Bolzani, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n° 3, pagg. 40-44.



Progetto di riqualificazione urbana dell'area Nord-Est di Ravenna.  
Soluzione con conservazione del fabbricato viaggiatori

Progettisti:

Paolo Bolzani, Alberto Giorgio Cassani ed Andrea Ricci.

Anno:

1993

Descrizione del progetto:

Rispetto alla soluzione precedente questa proposta ipotizza uno scenario leggermente modificato, immettendo un'ulteriore indipendente, che in questo caso è rappresentata dalla conservazione del fabbricato della Stazione attuale.

Questa scelta segue un criterio di mantenimento non solo di un segno urbano ormai storicizzato, caratterizzato dalla presenza della stazione e collocato al termine del percorso che provenendo da Piazza del Popolo, qui ha un fondale ormai consolidato che separa, come anticamente facevano le mura, città e mare. Ma ciò significa anche preservare, tutelare e riusare il corpo di fabbrica stesso, rimaneggiato quanto si vuole e quindi copia "infedele", ma pur sempre analogo per dimensioni e proporzioni a quello ottocentesco. Così facendo, per il fabbricato viaggiatori, si potrebbe ipotizzare una nuova destinazione d'uso, ad esso compatibile. La centralità della posizione consente preferibilmente nuovi usi a carattere istituzionale, e nuovi luoghi di incontro. Si è pensato perciò di creare una piazza coperta, ottenuta dal raddoppiamento del corpo di fabbrica della stazione verso la darsena, privilegiando ed enfatizzando in questo caso la pronunciata orizzontalità dell'esistente, che si appoggia ad un nuovo edificio che funge da terminale della promenade che proviene dalla nuova stazione prevista in prossimità del villaggio ANIC. Più a Sud si propone una struttura a corte chiusa, nella quale potrebbe essere collocata una prestigiosa istituzione culturale cittadina (Accademia, Università ecc..).



Il progetto mantiene l'obiettivo di collegare i due brani di città attraverso due collegamenti in quota che si protraggono nella parte a mare nelle direzioni Nord e Sud con percorsi pedonali che, scendendo lentamente verso il piano di campagna, bordano e contribuiscono a rendere riconoscibili i nuovi spazi.

Tratto da

"Eros e pòlemos tra città e stazione" di Paolo Bolzani, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, anno 1994, n° 3, pagg. 45-46.







# CAPITOLO 3

**Relazione di progetto**



Il progetto nasce dall'esigenza di connettere due parti di città separate dal fascio ferroviario: ad Ovest, il centro storico consolidato e ricco di storia, ad Est la Darsena di città, quartiere dal grande potenziale che si articola attorno al tratto terminale del Canale Candiano, vera e propria arteria di collegamento tra il nucleo di Ravenna e il Mare Adriatico.

Una serie di altri fattori, verificatisi quasi contemporaneamente, ha poi contribuito a focalizzare il tema urbano:

\_ Il *Protocollo d'Intesa*, firmato tra Ferrovie dello Stato, Comune di Ravenna e altri enti pubblici, che prevede la dismissione dello scalo merci cittadino e il riassetto della Stazione FS;

\_ Il *P.O.C. Darsena*, in corso di redazione, che ha riaperto un dibattito più che ventennale sul futuro della Darsena;

\_ La candidatura di Ravenna a *Capitale Europea della Cultura 2019*, che ha messo in risalto limiti e possibilità del capoluogo.

Come ben visibile dall'immagine satellitare, lo sviluppo urbano è avvenuto principalmente ad Ovest della ferrovia: ad Est si trovano per lo più attività industriali legate al porto, in gran parte dismesse, e grandi quartieri di edilizia economica popolare, che necessitano di consistenti interventi per contrastarne il degrado urbano.

Per questo motivo non è possibile parlare di una vera e propria frattura, quanto di una situazione che vede la presenza di due "città" distinte, una il centro storico con le sue periferie, l'altra la città industriale che si sviluppa lungo il porto canale; la ferrovia rappresenta il limite della città storica, al di là del quale si trovano essenzialmente attività che non sono legate alla vita di tutti i giorni dei cittadini.

La Darsena non è percepita come una parte di città fruibile dagli abitanti, per sua storia non lo è mai stata: è nata come una sorta di quartiere appendice sul quale si sono sviluppate attività industriali connesse al porto. Queste attività sono state via via dismesse e ci si è trovati oggi con un intero quartiere, adiacente al centro storico, in stato di semi-abbandono.



Di riflesso, i quartieri residenziali nati a sud della Darsena hanno subito una graduale involuzione, con lo spiacevole esito di essere diventati una sorta di quartieri-ghetto.

Negli ultimi anni tuttavia si sta assistendo ad una lenta inversione di tendenza: la Darsena è vista sempre di più come una occasione per la città e numerose sono le iniziative che mirano a fermarne il progressivo degrado.

Alcuni interventi sono già stati attuati, mentre altri sono in corso di approvazione: si tratta però di singoli interventi isolati, incapaci di costituire un programma organico per l'intero comparto. Il compito di indicare le linee guida e far decollare il processo di riconversione dovrà per forza spettare al P.O.C. Tematico Darsena di Città, che, come già accennato, è attualmente in corso di redazione da parte dell'amministrazione comunale.

È necessario però fare attenzione affinché l'intervento non finisca con creare un quartiere sicuramente gradevole, ma pur sempre satellite della città storica: il rischio è quello già individuato sia da Quaroni (1962), che da Boeri (2004), cioè che la Darsena possa diventare una sorta di parco tematico vicino alla città, ma comunque disgiunto da questa.

L'obiettivo primario per la riuscita del processo di riqualificazione urbana dovrà essere quindi l'integrazione di tutto il comparto con il centro, far percepire la Darsena non come un quartiere satellite, ma come la naturale continuazione del nucleo storico sul quale si affaccia.

È essenziale quindi agire su aspetti progettuali diversi:

- \_ intervenendo sul "cosa" insediare in Darsena, evitando di entrare in competizione con il centro e cercando invece un elevato livello di complementarietà;

- \_ bisogna lavorare sul "come" realizzare il momento di passaggio tra le due realtà, assicurando un continuum spaziale in grado di annullare l'ostacolo del fascio ferroviario;

- \_ occorre ripensare il tutto in funzione di una scala più ampia, che comprenda le potenzialità del territorio circostante, mettendo

la Darsena al centro di un sistema di connessioni intermodali che ne sfrutti la posizione già favorevole.

Sulla testata del quartiere sono infatti presenti diverse possibilità di interscambio, che tuttavia non sono in comunicazione tra di loro. Dal terminal autobus, in Darsena, parte un sottopasso pedonale che fuoriesce a circa 150 metri dalla Stazione FS; questo, che rappresenta anche l'unica possibilità di attraversamento dei binari senza dover aggirare l'intero isolato, viene sbarrato alle ore 20:00, in quanto ritenuto pericoloso per l'incolumità dei fruitori.

Un'altra importante arteria di comunicazione, al momento totalmente inutilizzata, è rappresentata dal Canale Candiano, che, oltre a collegare via acqua il centro con le diverse realtà che sorgeranno in Darsena, ad esempio la cittadella della nautica che sta nascendo nell'area ex Sarom, può diventare un sistema di trasporto fondamentale nel condurre migliaia di turisti che ogni anno sbarcano sul terminal crociere di Porto Corsini fino nel cuore della città.

Una stazione marittima in testa alla Darsena potrebbe inoltre ospitare l'imbarco per i catamarani veloci che collegano Ravenna con la Croazia (e virtualmente con tutto l'Adriatico), permettendo ai viaggiatori di raggiungere l'approdo direttamente in treno.

Il progetto, attraverso rispettivamente un edificio ponte e uno spazio pubblico, si prefigge di creare una connessione tra il centro storico e la Darsena, mettendo contemporaneamente a sistema le diverse modalità di interscambio.

Il nodo stazione è stato individuato come il punto migliore nel quale dare vita al collegamento: l'edificio ponte, che si innesta sull'attuale Stazione FS, si colloca in continuità con un asse urbano che, partendo da Piazza del Popolo, mette in relazione una successione di spazi ed edifici pubblici che risultava naturale proseguire e cercare portare fin dentro il quartiere Darsena.

Partendo infatti dalla suddetta piazza, la più importante della città, e proseguendo verso Est, si incontrano nell'ordine il Teatro Dante Alighieri con la relativa Piazza G. Garibaldi, il

Liceo Classico Dante Alighieri e la relativa Piazza A. Garibaldi, la Chiesa di San Giovanni Evangelista e il Giardino Speyer.

Per mezzo dell'edificio ponte si intende dare seguito a questa concatenazione di luoghi pubblici e collegarla al grande parco urbano che, indicato dal master plan di Boeri Studio e certamente confermato anche nel prossimo P.O.C. Tematico, sorgerà tra la sponda destra del Canale Candiano e la via Trieste.

Al suo interno, l'edificio ospita delle rampe che permettono di accedere alle banchine ferroviarie; aver portato in Darsena un collegamento diretto ai binari significa aver creato uno scenario nel quale terminal autobus, stazione ferroviaria e stazione marittima si trovano ad essere perfettamente in sequenza.

Il progetto prevede di collegare queste tre realtà tramite uno spazio pubblico di forma allungata, che si estende in direzione Nord-Sud e va a riprendere per analogia il tracciato della Vecchia Darsena, tombata nel secondo dopoguerra.

Questo spazio, in forma di giardino alberato, connette quindi il terminal autobus con la stazione ferroviaria e prosegue in forma di pontile sul Canale Candiano, dove la stazione marittima fronteggia i moli destinati all'attracco dei vaporette e dei catamarani veloci per la Croazia (si esclude un utilizzo del canale legato al diportismo, in quanto entrerebbe in conflitto con il traffico del porto; viceversa un servizio di trasporto con orari e intervalli stabiliti sembra essere una ipotesi percorribile). Il Canale può così ritrovare il suo antico ruolo di via di comunicazione.

Il nodo stazione si trasforma in un organismo di interscambio capace di connettere comodamente tutto il territorio limitrofo e potenzialmente anche scenari molto distanti tra loro, come ad esempio Milano con Rovigno (Croazia).

Un parcheggio interrato posto al di sotto del giardino lineare andrà a chiudere il cerchio dei sistemi di trasporto.



Concorrono a delimitare il giardino urbano altri edifici di progetto, che si attestano su di esso ai lati della stazione ponte.

Verso Sud troviamo un complesso formato da 3 padiglioni espositivi intervallati da 2 corpi vetrati più bassi, che contengono le hall d'ingresso ed i servizi. I blocchi principali, descritti da un volume unico pari a 19 x 10 metri di base x 7,5 di altezza ciascuno, si rifanno ad un immaginario di tipo industriale, con una fascia in muratura basamentale alta 4,5 metri che sorregge grandi lucernai quadrati incorniciati da putrelle in acciaio. Il complesso, che può funzionare in batteria o per singolo padiglione, sarà in grado ospitare esposizioni, fiere, concerti e manifestazioni in genere.

Proseguendo verso Sud si trova un edificio che, unendosi alla struttura protettiva esistente, va a formare il nuovo terminal autobus. Il semplice volume in muratura a 3 piani chiude con una grande pensilina l'intero asse progettuale e contiene, oltre alle funzioni di supporto ai passeggeri come biglietteria, sala d'aspetto e servizi, spazi per archivi e uffici A.T.M..

Spostandosi in direzione Nord rispetto alla testata del ponte, il progetto prevede un complesso per uffici e appartamenti composto da 2 edifici a C aperti sul giardino pubblico; un portico a doppia altezza segnala gli ingressi e accoglie gli utenti.

Lungo questo asse il progetto si conclude con la stazione marittima che si attesta sul termine del canale navigabile: un parallelepipedo vetrato lungo 90 metri e protetto da un colonnato a tutta altezza, ospita, al piano terra, i servizi ai passeggeri (attesa, biglietti...) e, al primo piano, un ristorante "panoramico" utilizzabile da tutta la città. L'immagine dell'edificio si discosta leggermente dal resto degli edifici di progetto, in quanto diversa è la realtà con la quale è chiamato a confrontarsi; il volume vetrato permette un rapporto più diretto con l'acqua e con la particolarità dello scenario sul quale si apre direttamente.

Spostandosi a Est dell'area verde, sul sito della ex dogana trova posto un grande albergo a corte quadrata, che richiama la forma dei chiostri e della Rocca Brancaleone situati al di là della ferrovia. Questo preciso intervento rappresenta un ulteriore sforzo di collegare le due parti di città tramite una operazione di tipo più concettuale, cioè portando una forma propria della città storica, l'impianto a corte quadrata, all'interno del tessuto della Darsena e, viceversa, portando l'edificio isolato riproposto in serie, riscontrabile nel vecchio quartiere portuale, all'interno del recinto cittadino.

Servono a questo scopo i 5 volumi ripetuti che si affacciano su viale Pallavicini (uffici, negozi, appartamenti), tenuti assieme, sul retro, da un muro abitato; l'impianto va a riprendere il graduale sfaldamento che il tessuto cittadino subisce una volta oltrepassata via di Roma e si confronta in modo comunque unitario con il tessuto polverizzato antistante.

La scansione volumetrica del prospetto fronte strada ha infatti il compito di richiamare alla mente l'idea delle antiche mura cittadine, attraverso la riproposizione, sempre per analogia, del tema del contrafforte. In passato, sorgevano in questo punto le mura che delimitavano il centro storico, abbattute sul finire del XVII secolo per far posto alla strada ferrata. L'idea è di riproporre il concetto di limite fisico della città attraverso l'intero fronte del progetto, assegnando così alla testata del ponte il ruolo di nuova porta urbana.

Per quanto riguarda l'area della stazione storica si è ritenuto importante mantenere il blocco centrale del fabbricato viaggiatori esistente, entrato ormai, con i suoi cinque arconi in muratura, nell'immagine collettiva della città. Al suo interno si trova la hall d'ingresso a doppia altezza, che disimpegna i vari ambienti e sulla quale si affacciano le biglietterie e l'accesso al sottopasso per i binari. Le due ali laterali invece, vengono sostituite da corpi vetrati più bassi rispetto alla stazione, che contengono funzioni di supporto ai passeggeri come il bar/ristorante, esercizi commerciali e sale d'attesa. Sulla

copertura trovano posto due giardini pensili, che offrono un piacevole punto di sosta e contribuiscono a creare quella percezione di continuità tra il Giardino Speyer lato centro storico e il giardino lineare di progetto lato Darsena. I due volumi hanno inoltre il compito di mediare il passaggio tra il fabbricato viaggiatori esistente e i nuovi edifici di progetto; a Nord si trova un corpo di fabbrica in muratura che al primo piano ospita una sala conferenze fruibile da tutta la comunità, mentre al piano terra racchiude i locali tecnici esistenti, necessari alla circolazione del traffico ferroviario. A Sud è prevista la testata del ponte che si relaziona alla città mediante una grande scalinata urbana: con questo elemento fuori misura si cerca di convogliare lo spazio pubblico antistante la stazione e di trasportarlo all'interno del ponte, dando continuità alla sequenza di monumenti che partendo da Piazza del Popolo arriverà fino al parco urbano affacciato sul canale. Sul lato Darsena, dove la direttrice è ortogonale rispetto a quella di viale Farini, la scalinata ruota di 90°, diventa meno imponente e si mette così in relazione al giardino lineare di progetto. In entrambi i fronti, i prospetti sono tripartiti, con un basamento che contiene le gradinate di accesso al primo piano, una parte centrale ritmata da un reticolo di travi e pilastri in acciaio, tamponata in muratura a vista e un coronamento realizzato da un cornicione sporgente.

Il linguaggio utilizzato sottolinea il ruolo di porta urbana che l'edificio viene a ricoprire e vuole in qualche modo rifarsi all'archetipo di stazione, dove la galleria dei treni era nascosta alla vista mediante la sovrapposizione di un edificio di ordine classico, che si relazionava alla città con la facciata di un tempio o di un teatro.

L'interasse dei pilastri riprende la dimensione delle grandi arcate del fabbricato viaggiatori esistente; le cinque campate centrali (cinque come le arcate) contengono gli accessi al primo piano, mentre al secondo diventano una loggia che riporta in facciata la dimensione del ponte retrostante, costituendo allo stesso tempo un punto di osservazione privilegiato della città.



Il ponte, una trave abitata lunga 75 metri e larga 16, si presenta come una lamina di acciaio e vetro intervallata e sorretta da 4 torri in mattoni che contengono scale mobili, ascensori e vani tecnici. Il suo interno, suddiviso in 3 navate, ospita l'accesso ai marciapiedi ferroviari, spazi di sosta e un piccolo punto ristoro; l'obiettivo non è quello di creare un semplice mezzo per l'attraversamento dei binari, ma dare vita ad uno spazio che possa qualificarsi come pubblico.

Il nodo stazione viene così a trovarsi nel baricentro di un sistema che vede collegati lungo la direzione Ovest-Est il centro storico e il futuro quartiere Darsena con il grande parco, e lungo l'asse Nord-Sud la sequenza dei diversi terminal passeggeri; sempre baricentrica è la posizione rispetto al sistema di spazi verdi formato da Parco di Teodorico - Parco della Rocca Brancaleone (a Nord) e impianti sportivi dell'ex ippodromo - Giardini Pubblici del planetario (a Sud).

L'intera operazione acquista ancor più importanza se rapportata alle dimensioni di Ravenna, città sede di ben otto monumenti patrimonio dell'Unesco, ma facilmente percorribile a piedi.



## BIBLIOGRAFIA

Sulla storia dell'area:

\_AA.VV: Aldo Aymonino, Claudio Baldisserri, Claudio Cavalcoli, Giovanni D'Antonio, Lorenzo Sarti, *Due progetti per la Ravenna del duemila*, Pescara, Umberto Sala Editore, 1994

\_AA.VV.: Sintagma, Systematica, Metropolitana Milanese S.p.a., Ineco, *Studio di fattibilità riferito alle azioni di sistema e all'azione di contesto*, volume primo, Forlì, Comune di Forlì, 2008

\_Andraghetti, Gian Franco, *Aquae Condunt Urbes*, Ravenna, Edizioni Media News, 2007

\_Bolzani, Paolo, *Eros e pòlemos tra città e stazione*, Estratto dal Bollettino Economico della Camera di Commercio di Ravenna, 1994

\_Comune di Ravenna, *Programma di Riqualificazione Urbana della Darsena di città, Relazione illustrativa*, Ravenna, 1995

\_Comune di Ravenna, *PSC5 Norme Tecniche di Attuazione*, Ravenna, 2007

\_Comune di Ravenna, *POC.5 Norme Tecniche di Attuazione*, Ravenna, 2011

\_Fabbri, Paolo, *Le mura nella storia uraban di Ravenna*, Ravenna, Società di Studi Ravennate, 2004

\_Ferilli, Guido., *Il Porto di Ravenna, dalla ricostruzione ai giorni nostri*, Ravenna, Longo Editore snc, 1999

\_Mauro, Maurizio, *Mura porte e torri di Ravenna*, Ravenna, Adriapress S.n.c., 2000

\_Poggioli, Fabio., *Il mare dentro: la Darsena di Ravenna 1988-2008*, Ravenna, Danilo Montanari Editore, 2010

Per la storia completa della città di Ravenna si rimanda a:

\_AA.VV. *Storia di Ravenna*, Venezia, Marsilio Editori, 1990-1996



Sulle stazioni ferroviarie:

\_Ferrarini, Alessia, *Stazioni, dalla gare de l'est alla penn station*, Milano, Electa, 2004

\_Mazzoli, Cristiana, *Stazioni, architetture 1990-2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2010

\_Pini Daniele, Boschi Filippo, a cura di, *Stazioni ferroviarie e riqualificazione urbana*, Bologna, Compositori, 2004

\_RFI, a cura della Direzione Movimento Terminali Viaggiatori e Merci, *Metodologia per la riqualificazione dei fabbricati viaggiatori*, marzo 2002

Sui ponti abitati:

\_Rassegna, n. 48, *Ponti Abitati*, Bologna, CIPIA, dicembre 1991

Sui riferimenti progettuali

\_AA.VV. *Mies Van Der Rohe in America*, edited by Phyllis Lambert, Montreal : Canadian Centre for Architecture ; New York : Whitney Museum of American Art (Catalogo della mostra tenuta a New York, Montreal e Chicago)

\_Balducci, Valter, Helmut Geisert (a cura di), *Architettura 24. Walter A. Noebel Projektionen*, Bologna, CLUEB, 2007

\_Carter, Peter, *Mies Van Der Rohe al lavoro*, London – New York, Phaidon, 2006

\_Colao, Paolo, Vagnaz Giovanni (a cura di), *Gregotti Associati : 1973-1988*, Milano, Electa, 1990

\_Dubro, Felix (a cura di), *Fernand Pouillon. Architetto delle 200 colonne*, Milano, Electa S.p.a., 1987

\_Fera, Francesco Saverio, Trentin Annalisa, Simone Boldrin (a cura di), *Architettura 22. Max Dudler. Architetture*, Bologna, CLUEB, 2006

- \_Grassi, Giorgio, *I progetti, le opere e gli scritti*, a cura di Giovanna Crespi e Simona Pierini, Milano, Electa, 1996
- \_Gregotti Associati, *La costruzione dello spazio pubblico*, Firenze, ALINEA Editrice s.r.l., 2002
- \_Gulinello, Francesco (a cura di), *Guillermo Vazquez Consuegra*, Faenza, Gruppo Editoriale Faenza Editrice S.p.a., 2002
- \_McCarter, Robert, *Luis I. Kahn*, New York, NY, Phaidon Press Inc. 2005
- \_Monestiroli, Antonio, *Antonio Monestiroli : opere, progetti, studi di architettura*, a cura di Massimo Ferrari, Milano, Electa, 2001
- \_Morpurgo, Guido, *Gregotti Associati 1953-2003*, Milano, Rizzoli Skira, 2004
- \_ Rogers, Ernesto N., *Auguste Perret*, Milano, Il balcone, 1955
- \_Spiro, Annette, *Paulo Mendes da Rocha : Bauten und Projekte*, Sulgen, Niggli, 2002







1 Metrogramma + C. Taylor, Progetto per i comparti 8/9 CMC, 2013



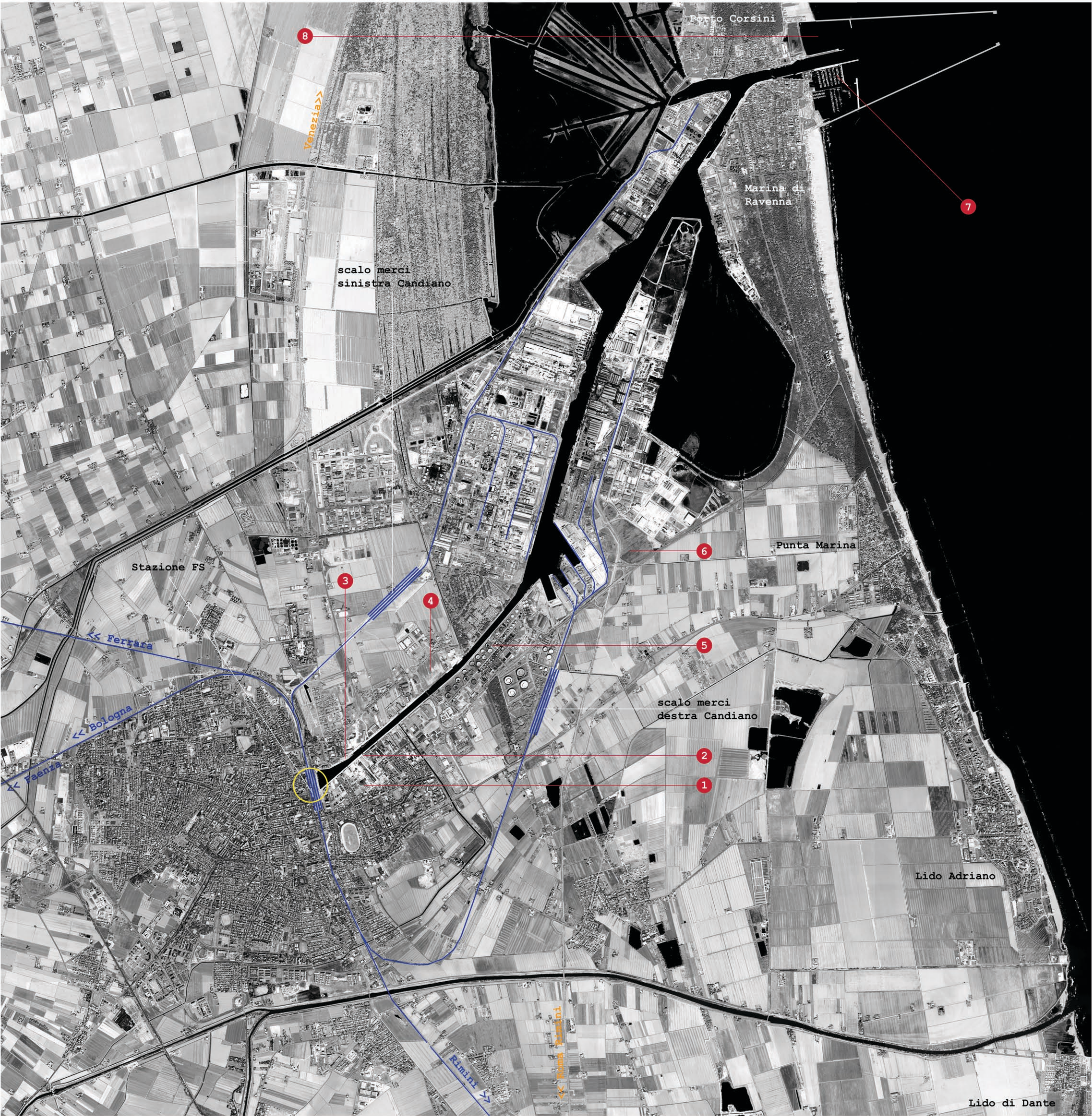
2 Zucchi & Partners, Edificio residenziale, 2006



3 A. Sardellini, Nuova sede Autorità Portuale, 2008



4 Studio Tecnico Ass. Preger, Progetto per il comparto 31,



5 Sciacca-Zuccon, Progetto Cittadella della nautica, area ex Sarom, 2015



6 B. Minardi, Centro Direzionale San Vitale, 2011



7 B. Minardi, Porto Turistico Marinara, 2009



8 B. Minardi, Terminal crociere P. Corsini, 2011







Banchina Ovest - vista verso Sud



Fabbricato viaggiatori



Nodo stazione FS - vista verso Nord



Waterfront - vista verso Est

